

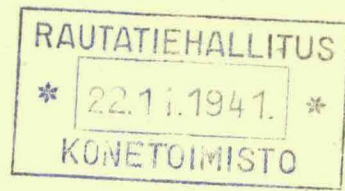


RAUTATIEHALLITUKSEN KERTOMUS

VUODELTA 1940

★

HELSINKI 1941



RAUTATIEHALLITUKSEN KERTOMUS

VUODELTA 1940

★

HELSINKI 1941

Rautatiehallituksen kertomus vuodelta 1940.

I. Yleinen hallinto.

Hallinnollinen jako. Kertomusvuoden alussa valmistui ja avattiin yleiselle liikenteelle Varkauden—Viinijärven rakenteella olleen rautatien Vihtarin—Viinijärven välinen rataosa. Hallinnollisessa suhteessa se määrättiin silloin kuulumaan neljänteen talousjaksoon, yhdeksänteen liikennejaksoon, kahdeksanteen ratajaksoon, neljänteen varikkojaksoon, seitsemänteen varastojaksoon ja kymmenenteen lennätinteknikkopiiriin. Samalla määrättiin koko Joensuun—Huutokosken rataosa, Huutokosken asemaa lukuunottamatta, kuulumaan tilastollisessa suhteessa Karjalan rataan.

*Yleinen
hallinto.*

Valtionrautateiden jakojako. Toukokuun 17 päivälle päivätyllä kiertokirjeellä rautatiehallitus ilmoitti asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön 10 päivänä sanottua toukokuuta vahvistaman uuden valtionrautateiden jaksojaon, joka tuli voimaan 1 päivästä heinäkuuta 1940 alkaen. Samassa yhteydessä määrättiin jaksojen päälliköiden asemapaikat sekä että satama- ja haararadat tai muu rataverkon haarautuma kuuluvat samoihin jaksoihin kuin ne liikennepaikat tai rataosat, joilta sanotut radat erkanevat.

Valtionrautateiden lääkäripiirijako. Marraskuun 22 päivälle päivätyllä kiertokirjeellä rautatiehallitus ilmoitti tiedoksi ja noudatettavaksi kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön 20 päivänä samaa marraskuuta vahvistaman uuden valtionrautateiden lääkäripiirijaon, joka tuli voimaan vuoden 1941 alusta lukien. Samalla määrättiin rautatielääkärien asemapaikat.

Sotilaallisten asiain salassapito. Tammikuun 25 päivälle päivätyllä kiertokirjeellä rautatiehallitus kiinnitti kaikkien valtionrautateilla toimivien henkilöiden huomiota siihen, että rautatien henkilökunta oli rangaistuksen uhalla velvollinen pitämään salassa kaikki sotilaallista laatua olevat asiat.

Virkapuhelut posti- ja lennätinlaitoksen puhelinverkolla. Helmikuun 9 päivälle päivätyllä kiertokirjeellä rautatiehallitus ilmoitti tiedoksi ja noudatettavaksi posti- ja lennätinlaitoksen puhelinverkolla tapahtuvia virkapuheluja koskevat yksityiskohtaiset määräykset.

Lennätinsääntö. Marraskuun 22 päivälle päivätyllä kiertokirjeellä rautatiehallitus toimitti asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi saman marraskuun

*Yleinen
hallinto.*

15 päivänä lennätinsäännöstä annetun asetuksen, joka tuli voimaan 1 päivänä maaliskuuta 1941 ja jolla kumottiin 11 päivänä maaliskuuta 1922 annettu asetus.

Komiteat. Vuonna 1940 rautatiehallituksessa asetettiin toimikunta, jonka tehtäväksi annettiin laatia suunnitelma postisiirtoliikkeen käyttämisestä valtion-rautateiden kassaliikkeessä sekä ehdotukset tämän johdosta tarpeellisiksi muutoksiksi valtionrautateiden kassoja koskeviin yleisiin määräyksiin.

Kertomusvuonna käsiteltyjen asiain luku käy selville allaolevasta taulukosta, johon vertailun vuoksi on otettu myöskin edellisen vuoden vastaavat luvut:

Osasto, josta asia on esitelty	Asiat, jotka on ratkaissut:								Yhteensä asioita	
	Rautatiehallituksen yleisistunto		Rautatiehallituksen osastoistunto		Pääjohtaja (tai ylijohtaja)		Johtaja			
	1940	1939	1940	1939	1940	1939	1940	1939	1940	1939
Hallinto-osasto	2	5	376	333	210	228	2 143	1 487	2 731	2 053
Talousoasasto	6	4	236	123	704	677	3 459	3 760	4 405	4 564
Rataosasto	9	3	458	590	59	84	1 147	1 139	1 673	1 816
Koneosasto	11	4	119	86	374	297	2 937	3 673	3 441	4 060
Varasto-osasto	1	—	177	188	646	661	877	1 637	1 701	2 486
Liikenneosasto	4	9	114	193	841	1 069	4 980	4 055	5 939	5 326
Tariffiosasto	2	1	170	204	159	98	3 962	4 264	4 293	4 567
Rautatierakennusosasto ...	2	2	32	21	230	197	740	647	1 004	867
Yhteensä	37	28	1 682	1 738	3 223	3 311	20 245	20 662	25 187	25 739

II. Rata, rakennukset ja laitteet.

Rataosasto.

Uudet rakennukset ja laitteet valmiilla radoilla. Uusia asuinrakennuksia rakennettiin seuraaville liikennepaikoille: 5 asuinrakennusta ja 5 pika-asuntoa ulkokuoneineen Haapamäen ja Kouvolan asemille, 3 pika-asuntotaloa Seinäjoelle, 2 asuntotaloa Vaalaan sekä Iisalmeen, Kajaaniin, Kontiomäelle ja Uuteenkyllään yksi kullekin asemalle. Asunto- ja yöpymistaloja rakennettiin Kemijärvelle, Mikkeliin ja Tainionkoskelle. Rovaniemen asemalle rakennettiin ravintolatalo sekä Kouvolan ja Pieksämäen asemille väliaikaiset ravintolarakennukset tuhoutuneiden tilalle. Kosken ja Uudenkyllän asemille rakennettiin asematalot sekä Luumäen ja Simolan asemille talousrakennukset tuhoutuneiden tilalle. Tavarasuojia rakennettiin Jokelan, Vaasan, Lappilan, Taavetin ja Tampereen asemille sekä Niinisalon pysäkillä. Somerharjun laiturivaihteelle ja Nohkuan laiturille rakennettiin laituritalot. Kouvolan asemalle rakennettiin veturitalli ja kasvihuone. Pieksämäen veturitalliin rakennettiin lisää 4 veturisia ja veturin kääntölava. Kemin tavaramakasiiniin hankittiin vaaka ja Toijalan vanha vaunuvaaka siirrettiin Kauhavan asemalle. Haapamäelle rakennettiin vesiviskuri ja Karjaan asemalta vapautunut vesiviskuri siirrettiin Kouvolaan. Mainittakoon vielä Jyväskylän ja Simpeleen asemille rakennetut autotallit, kovaäänisen järjestäminen Helsingin asemalle junien lähtöaikojen ilmoittamista varten, kahden lumiauran hankinnat sekä moneen paikkaan rakennetut vara-asemat ja väestösuojat ynnä rautabetoninen ylikulkusilta Kemin rata-
pihan yli.

Rakennusten, radan, siltain ja muiden laitteiden kunnossapito ja uudistus sekä laajennukset. Ylivieskan—Oulun rataosalla uusittiin yksi 3-jänteinen ja kaksi 1-jänteistä 24 m ristikkosiltaa muuttamalla ne levysilloiksi. Oulunjoen rautatiesillan siltakansi päällystettiin ajoliikennettä varten. Rataosasto.

Huomattavampia raidelaajennuksia suoritettiin seuraavilla liikennepaikoilla: Helsinki, Kerava, Jokela, Toijala, Peipohja, Haapamäki, Seinäjoki, Rovaniemi, Tornio, Savonlinna, Kallistahti, Rantasalmi, Aholampi, Maavesi, Imatra, Inkeroinen, Pieksämäki, Iloharju ja Kirkniemi.

Mainittava on vielä Lappeenrannan satamaan rakennettu haararata, radan siirto Viekin ja Höljäkän laiturivaihteiden välillä noin 2 km matkalla, Helsingin asematalon muutostyöt, valtionrautateiden lämpökeskuksen uusiminen ja laajennus, Seinäjoen hotellitalon järjestäminen asunnoksi, Karjaan ravintolatalon ja erinäisten tavarasuojien laajennukset sekä useiden rakennusten laudoitukset.

Kuten aikaisempinakin vuosina, oli myös kertomusvuoden aikana pakko liikenneturvallisuuden takia vaihtaa enemmän liikennöidyillä rataosilla keveät kiskot raskaampiin. Seuraavat kiskonvaihdot suoritettiin: kuluneet 30 kg/m kiskot vaihdettiin uusiin 43.567 kg/m kiskoihin Karjaan—Turun rataosalla 2.0 km matkalla sekä Kouvolan—Kotkan radalla noin 6.9 km. Vaasan radalla vaihdettiin kuluneet 30 kg/m kiskot noin 1 km matkalla 33.48 kg/m kiskoihin. Oulun—Tornion radalla vaihdettiin 25 kg/m kiskot uusiin 30 kg/m kiskoihin eri kohdissa yhteensä noin 10.2 km, Savonlinnan ja Kulennoisten välillä noin 0.3 km. Viekin ja Höljäkän välisen radan siirron johdosta vaihdettiin samoin 25 kg/m kiskot 30 kg/m kiskoihin noin 1.9 km. Kuluneet 22.343 kg/m kiskot vaihdettiin 30 kg/m kiskoihin Porin—Mäntyluodon rataosalla 18.5 km, Pihlavan pysäkillä noin 0.5 km, Seinäjoen ratapihalla 0.6 km, Ylivieskan—Iisalmen rataosalla 10.6 km eli Kuonan laiturivaihteen länsipäähän saakka, Kiehimän ja Kontiomäen välillä noin 4.6 km sekä Savon radalla 12.5 km ollen Savon rata nyt kiskoitettu 30 kg/m kiskoilla Iisalmeen saakka.

Paitsi keveämpien kiskojen vaihtamista raskaampiin, suoritettiin myöskin kuluneiden kiskojen vaihto uusiin samanpainoisiin. Espoon ja Kaukalahden välillä vaihdettiin kuluneet 43.567 kg/m kiskot 22 metrisiin hitsattuihin kiskoihin 2.1 km sekä Riihimäen ratapihalla kuluneet 30 kg/m kiskot noin 0.4 km matkalla, Turun—Toijalan radalla 0.8 km ja Vaasan radalla 28.3 km matkalla.

Turvallisuuslaitteet. Sodan johdosta keskeytyksissä ollut rakennustoiminta aloitettiin jälleen heti rauhanteon jälkeen, joskin vaikeissa olosuhteissa. Tällöin oli kuitenkin aluksi päähuomio kiinnitettävä pommitusvaurioita kärsineiden turvalaitoksien korjauksiin. Huomattavimmat tällaiset korjaustyöt suoritettiin Riihimäellä, jonka maaliskuun 4 päivänä käytännöstä poistettu sähköasetinlaite otettiin uudelleen käytäntöön kesäkuun 18 päivänä. Kouvolassa korjattiin asetinlaitteet I, II ja III, mitkä myöskin oli poistettu käytännöstä. Sitäpaitsi suoritettiin pieniä korjaustöitä useilla liikennepaikoilla, mm. Lahdessa, Uudessakylässä, Luumäellä, Mikkelisä, Haapamäellä ja Kyrönsalmen kääntösillalla.

Vaikka varsinainen uutisrakennustoiminta tämän johdosta huomattavasti hidastuikin, loppuun suoritettiin asennustyöt seuraavilla liikennepaikoilla: Tampereella (asetinlaite II Porinpuoleisella tulosuunnalla), Haapamäellä (asetin-

Rataosasto. laite I eteläisellä ja asetinlaite II pohjoisella tulosuunnalla), Lapualla, Ruukissa, Kontiomäellä ja Pieksämäellä (asetinlaite IV Kuopion tulosuunnalla).

Huomattavia turvalaitoksien täydennyksiä ja uudistuksia suoritettiin 7 liikennepaikalla, mm. Jokelassa, Riihimäellä (asetinlaite I etelätulosuunnalla), Iittalassa, Inkeröissä ja Kirjokivessä.

Varmistushukkolukituslaitoksia rakennettiin 17 liikennepaikalle.

Maantieliikenteen turvaamiseksi rakennettiin tiepuomilaitokset Kemini-Vähähaaran yhteisen rautatie- ja maantiesillan eteläpäähän ja Imatran aseman pohjoispäässä olevalle ylikäytävälle.

Tietöiden valmistuttua uudistettiin ja täydennettiin Tuunansalmen kääntösillan opastin- ja lukituslaitteet ja rakennettiin tiepuomilaitos maantien suunta liikenteen ohjaukseen tarvittavine liikennevalo-opastimineen.

Korjausjunien ja radankorjauskomppanioiden käytössä olleista työvaunuista (13 kpl.) vaurioitui sodan aikana useita. Niiden korjaus osaltaan viivytti asennustöiden suorittamista.

Puutarhat ja istutukset. Kun uusi ratajaksojako tuli voimaan 1 päivänä heinäkuuta 1940, toimitettiin samassa yhteydessä myös puutarhapiirien uudelleen muodostaminen. Piirien luku väheni yhdellä eli neljään piiriin.

Kertomusvuosi oli sodan ja ankaran pakkasen johdosta erikoislaatuinen valtionrautateiden puutarhatoiminnankin alalla. Paitsi alueluovutuksissa kärsittyjä puistojen menetyksiä, vaurioituivat lukuisat liikennepaikkojen puistot ilmapommituksista ja juoksuhautojen valmistuksesta huomattavasti. Ankan pakkasen eritoten Etelä-Suomessa vahingoitti monia koriste- ja hedelmäpuita sekä marja- ja koristepensaita. Pahimmin kärsivät pakkasesta jalot havupuut, vaahterat ja pihlajat, monin paikoin myös lehmukset. Monivuotisille kukkakasveille talvi oli myös tuhoisa. Keväällä, tavallista vilkkaamman matkustajaliikenteen aikana, monet puistonurmikot tallaantuivat lisäksi piloille.

Paitsi tavanmukaisia hoitotöitä pyrittiin erikoisesti korjaamaan sodan ja ankan talven jälkiä. Uusia puistoja tehtiin vain sikäli kuin ne sisältyivät aikaisempiin suunnitelmiin.

Kaikki ammattitaitoa vaativat työt suorittivat puutarhurit puutarhamiesten avulla. Korjaus- ja uudistustöissä saatiin paikallisilta ratamestareilta apumiehiä. Talvella leikattiin kuusialtoja ratojen varsilla.

Rauhanteossa luovutetuille tai vuokratuille alueille jäi 72 (20.16 %) liikennepaikkaa, joilla oli valtionrautateiden hoidossa olevia istutuksia. Uusia puutarhoja perustettiin 13 asemalle. Vuoden lopulla oli kaikkiaan 357:llä liikennepaikalla suurempia tai pienempiä istutuksia.

Keskustaimistossa Hyvinkäällä kasvatettiin edelleenkin pääasiallisesti kaikki istutuksiin käytetyt puut, pensaat ja kukantaimet. Suurempia vahinkoja ei taimisto sodan aikana kärsinyt. Kouvolan varataimisto sitävästoin kärsi kovin ilmapommituksesta. Kasvihuone ja kellarit tuhoutuivat kokonaan. Syksyllä rakennettiin kasvihuone kellareineen uudestaan ja on se jälleen käytännössä. Kuopion uudesta varataimistosta lähetettiin jokin määrä marjapensaita eräisiin puutarhapiireihin.

Taimistojen yhteinen tuotanto oli seuraava: lehtipuita 572 kpl, havupuita 348 kpl, koristepensaita 3 157 kpl, aita pensaita 9 865 kpl, marjapensaita 2 857 kpl ja perennoita 38 162 kpl. Tämän lisäksi lähetettiin keskustaimistosta 115 913 kpl kesäkukan taimia ja 11 600 kpl kukkasipuleita.

Istutusten hoitoon ja uutistöihin käytettiin yhteensä 825 160: 50 markkaa.

Konstruktiiviset työt. Rautatiehallituksen *sillanrakennusjaoston* suunnittelutyöt häiriintyivät suuresti v. 1940 alkupuoliskolla ja sodan ynnä sitä seuranneen rauhanteon vaikutus on huomattavissa jaoston töissä. Silta- ja huone-rakennustyöt ovat osaksi olleet sodan aiheuttamia. Jaostossa on laadittu suunnitelmat ja piirustukset sekä uudistettaviin että uusiin rautatie- ja maantiesiltoihin. Huone- ym. rakenteisiin, missä lujuuslaskelmat tai muut rakenteelliset seikat ovat sitä vaatineet, on tehty piirustukset ja laskelmat sekä valvottu töitä tapauksissa, joissa erikoislaatuiset rakenteet ovat sitä vaatineet, kuten siltaosien valmistusta konepajoissa ja niiden kokoamista rakennuspaikoilla, eräiden rautabetonitöiden suoritusta ym. Jaostossa on laadittu alustavat tai lopulliset siltasuunnitelmat tie- ja vesirakennushallituksen alotteesta ehdotettuihin maantie- ja rautatieristeyksiin sekä toimitettu varasto-osaston tilaamien rata kiskojen vastaanottotarkastus ja kaapelinpeitetiilien ym. sementtivalimoilta tilattujen tavarain tarkastus ja vastaanotto. Suoritetuista töistä mainittakoon seuraavat:

Suunnitelmat ja piirustukset. *Terässiltoja:* Kemijärven—Sallanradan 70.0 + 84.0 + 84.0 + 70.0 m jänteisen tasajatkaisen ristikkosillan lujuuslaskelmat ja piirustukset siihen kuntoon, että silta voitiin niiden mukaan tilata. Saman sillan maatuiki- ja pilaripiirustukset. Kemijärven—Sallan radalla Koivu-väylän ja Norvionväylän 60.0 m jänteisten siltojen sekä Pöyliön salmen 21.0 m sillan maatuet ja maatukien kaiteet. Kemijoen pääväylän sillan pystytystelineet. Tampereen 10.5 m 130 ton. kääntölavan lopulliset piirustukset ja lujuuslaskelmat. Koivuojan sillan levitys Simon asemalla. Ounaskosken sillan sodassa vaurioituneiden osien lopullinen korjaus. Vanajaveden sillan varasilta ym.

Rautabetonisiltoja: Lopullinen ehdotus ja työpiirustukset alikulkusiltaa varten Nekalan tehdasraiteen ja Lempäälän maantien risteyskohtaan Tampereella. Alustavat ehdotukset alikulkusilloiksi Oulaisten asemalle Ylivieskan—Oulun radalla, Otavan asemalle Kouvolan—Mikkelin radalla, Vilpulan—Juupajoen maantien ja Tampereen—Haapamäen risteykseen ja Tainionkosken—Kaukopäänlahden maantien ja Virasojan—Imatran radan risteykseen. Lopullinen ehdotus Hennalan ylikulkusillaksi Lahdessa, Erkkilän katusillan kannen rautabetonipiirustukset ja piirustukset Pasilan uutta ylikulkusiltaa varten, joka tehdään osaksi raudasta, osaksi rautabetonista kesällä 1940 palaneen puusillan sijaan. Alustavat ehdotukset ylikulkusilloiksi Heinolan—Mikkelin maantien ja Kouvolan—Mikkelin radan risteyskohtaan Hietasen aseman luona ja ns. Karikon ylikulkusiltaan samalla radalla, Asteljoen ylikulkusiltaan Karjaan—Turun radalla, Vaasan—Laihian maantien ja Seinäjoen—Vaasan radan risteyskohtaan, Kemijärven—Sallan maantien ja rautatien risteyskohtaan ym.

Huone- ym. rakenteita. Tampereen öljyvaraston piirustukset ja rautabetonirakenteet. Rakennepiirustukset asema- ja asuntorakennuksiin Vainikkalan,

Rataosasto.

Kouvolaan, Uudenkylän, Kosken, Mikkelin, Iisalmen, Kajaanin ym. asemilla. Turun vaunumaalaamo, konepajan vaihdeosaston laajennus ja tarveainevarasto sekä vaihteiden kuormausalueen siirtolaitteet. Riihimäen ja Kouvolaan vaunukorjauspajat, Kouvolaan ja Kotkan veturitallien kattorakenteet, kattorakenteiden muutos Helsingin konepajalla. Konepajan lisärakennus Vaasassa, Kouvolaan siirtokuormausmakasiini, Tampereen ja Vainikkalan tavaramakasiinit, Helsingin pikatavaramakasiinin laiturit, Toijalan tavaramakasiinin laiturikatokset, Mikkelin öljysuoja ym.

Konepajoissa on valvottu Ylivieskan—Oulun rataosalla olevien Pyhäjoen, Ohtuanjoen ja Ruotsinojan 24.0 m jäniteisten levysiltojen valmistusta sekä niiden pystytystä rakennuspaikalla.

Sillanrakennusjaosto on lisäksi tarkastanut useita rautatierakennusosastolla laadittujen siltöjen, maatukien ym. piirustuksia sekä antanut lausuntonsa ja selostuksensa piirustuksineen monissa muilta osastoilta ja ulkopuolisilta virastoilta sekä yksityisiltä saapuneissa, sähköjohtoristeilyjä, viemäreitä, yksityisraiteiden varrella olevia laitteita ym. rakenteita koskevissa kysymyksissä.

Rautatiehallituksen *ratapihajaostossa* oli kertomusvuoden aikana käsiteltävänä yli 100 kysymystä, jotka koskivat ratapihojen raidejärjestelyjen parantamista ja laajentamista. Näitä varten laadittiin tarpeelliset ehdotukset ja kustannusarviot. Vuoden ensimmäisinä kuukausina, jolloin maan koko liikenne oli suunnattava Tornion kautta kulkevaksi, joutuivat sikäläiset uudelleenkuormauslaitteet, samoin kuin ratapiha kokonaisuudessaankin, usein kovalle koetukselle. Sentähden oli ryhdyttävä suunnittelemaan toimenpiteitä niiden suorituskyvyn lisäämiseksi. Rauhanteon jälkeen siirtyi liikenne Rovaniemelle, jossa uusien kuormaus- ja purkausraiteiden sekä laiturien rakentaminen kävi tarpeen vaatimaksi. Maan pohjoisosien suuri liikenne on sitäpaitsi johtanut vahvempien veturien käytäntöönottamiseen, mistä johtuen on täytynyt laatia suunnitelmat raiteiden pidentämiseksi eräillä tärkeimmillä ratapihoilla. Kun Kemin ja Oulun ratapihoilla myöskään raiteiden luku ei ollut tarpeeksi suuri, oli laadittava lisäraidesuunnitelmat. Itäisten yhdysratojen luovutuksen johdosta oli liikenne suunnattava muille radoille, mistä johtuen eräiden ratapihojen laajentaminen oli käynyt välttämättömäksi. Niinpä on Pieksämäestä tullut maan tärkein järjestelyratapiha, Vainikkalasta raja-asema ja Lappeenrannasta Saimaan liikenteen uudelleenkuormausasema. Näillä liikennepaikoilla suoritettavia laajennuksia varten laadittiin tarpeelliset suunnitelmat. Autoliikenteen melkein kokonaan lakattua on kappaletavaraliikenne siinä määrin kasvanut, että rautatien kaikki tavarasuojat ovat tulleet liian ahtaiksi, minkä takia niitäkin varten on täytynyt laatia laajennussuunnitelmat. Kun ei ole ollut riittävästi työvoimaa, on vähemmän tärkeiden töiden suoritus ollut lykättävä tuonnemmaksi.

Yksityisten raiderakennustoiminta oli siirtyneen teollisuuden jälleenrakennustöistä johtuen vilkasta. Kertomusvuoden aikana käsiteltiin 53 tällaisia raiderakennuksia koskevaa suunnitelmaa, 15 asemakaavaa, 17 tie- ja katuynnä 22 aluekysymystä, 77 rakennusasiaa ja 11 vesi-, viemäri- ym. johtokysymystä. Lisäksi laadittiin piirustuksia päällysrakennetta, vaihteita ja ris- teyksii varten sekä eräitä yleisluontoisia piirustuksia, karttoja, taulukkoja yms.

Rautatiehallituksen *huonerakennusjaostossa* on kertomusvuoden aikana laadittu piirustukset yhteensä 224 erilaista uutisrakennusta varten, joista huomattavimmat olivat Vaasan, Porin ja Kotkan asuinrakennukset, sekä asuinrakennuspiirustukset sotavaurioiden korjaamiseksi, yhteensä 59 rakennusta. Sitäpaitsi on laadittu lisärakennus- ja muutospirustuksia 35 vanhaa rakennusta varten. Näistä mainittakoon Helsingin asematalon muutostyöt (lähtevä pika-tavara) sekä asuntotalojen, konepajojen ja veturitallien lisärakennukset, kuten pesuhuoneet, asemakäymälät, autovajat sekä kahteen veturitalliin suunnitellut 13 uutta veturisijaa jne. Kertomusvuoden kuluessa valmistettujen täydellisten piirustusten lukumäärä oli 299. Asuntopulan lieventämiseksi on rakennettu 6 kolmen huoneen ja keittiön asuntoa, 92 kahden huoneen ja keittiön asuntoa sekä 30 huoneen ja keittiön käsittävää asuntoa. Laadituista suunnitelmista on n. 35 koskenut vanhojen huonerakennuksien muuttamista. Siten on saatu asuntopulan lieventämiseen 10 kahden huoneen ja keittiön asuntoa ja yksi huoneen ja keittiön asunto. Rakenteilla olevien ratojen huonerakennuksia varten on enimmäkseen käytetty valmiita ns. standardipiirustuksia. Tällaisten piirustusten mukaan suunniteltujen rakennusten lukumäärä oli 72. Sitäpaitsi on huonerakennusjaosto laatinut luonnospirustuksia useita asuntotaloja, kuten Tampereen ja Kuopion asuntokasarmeja varten, valmistanut malleja suunnittelunalaisia rakennuksia varten yms.

Turvalaitejaostossa laadittiin 52 liikennepaikan vaihde- ja opastinturvalaitoksen, 6 tienristeyksen ja 2 kääntösillan turvalaitoksen uudistus- ja täydennys-suunnitelmat. Tämän lisäksi jaostossa käsiteltiin 19 muuta opastinteknillistä asiaa.

Erityisesti mainittakoon Pieksämäen, Tampere—Viinikan, Simola—Läntisen ja Vainikkalan sekä Riihimäen—Lahden ja Riihimäen—Sääksjärven kaksois-raiteen turvalaitoksia koskevat suunnitelmat.

Turvalaitosten käytäntöönottamista varten laadittiin 28 asemapiirustuksella varustettua erikoisjohtosääntöä, niistä 12 varmistuslukkolukituslaitoksia varten. Sitäpaitsi laadittiin Tuunansalmen kääntösillan järjestyssääntöehdotus.

Kertomusvuoden aikana valmistui 24 rakennepiirustusta, joista mainittakoon suurehkojen kampiasetinlaitteiden kulkuteiden lukumäärän lisäämistä varten laaditut erikoispiirustukset.

Jaosto valvoi turvalaitostöiden teknillistä puolta ja laati niitä varten 60 erikoispiirustusta ja tarpeellisia asetinlaitekilpiirustuksia 146 kpl. Sitäpaitsi jaosto huolehti kaikkien asetinlaitekoneistojen ja tärkeimpien erikoistarve-aineiden tilaamisesta työpaikoille ja turvalaitevarastoon sekä niiden tarkastuksesta ja vastaanotosta.

Rataverkon uusi jaksojako aiheutti opastinpiirienkin uudelleenjärjestelyn. Rataosaston johtajan kirjelmän N:o Rt 772/696, 6/6—40, mukaisesti jaettiin rataverkko mekaanisten opastinlaitteiden rakentamista ja kunnossapitoa varten heinäkuun 1 päivästä 1940 lukien viiteen opastinpiiriin seuraavasti:

1. opastinpiiri, käsittäen 1., 2. ja 3. ratajakson (opastinmestarin asemapaikkana Riihimäki),
2. » » käsittäen 4., 5. ja 6. ratajakson (opastinmestarin asemapaikkana Tampere),

- Rataosasto.* 3. opastinpiiri, käsittäen 7., 8. ja 9. ratajakson (opastinmestarin asemapaikkana Oulu),
4. » käsittäen 11. ja 12. ratajakson (opastinmestarin asemapaikkana Joensuu),
5. » käsittäen 10. ja 13. ratajakson (opastinmestarin asemapaikkana Kouvola).

Yllämainitun uuden piirijaon yhteydessä, jonka mukaisesti opastinpiirien lukumäärä suureni neljästä viiteen, lakkautettiin aikanaan yksinomaan uutisrakennustöitä varten perustettu opastinmestarinvirka (asemapaikka Riihimäki). Kunkin piirin opastinvirkailijoiden tehtäviin kuuluu siis nyttemmin sekä mekaanisten laitteiden kunnossapito että mahdollisten uutisrakennustöiden suorittaminen. Vuoden kuluessa nimitettiin kaksi uutta opastinasentajaa, joten mekaanisista töistä huolehtivan asentajahenkilökunnan lukumäärä oli vuoden lopussa 13.

Molemmat entiset sähköisten turvalaitteiden kunnossapitoa ja rakentamista varten järjestetyt opastinpiirit muutettiin myöskin nykyistä uutta lennätinteknikkopiirijakoa vastaaviksi. Koneosaston johtajan kiertokirjeen N:o 33, 17/10—40, mukaisesti jaettiin nim. rataverkko marraskuun 1 päivästä 1940 lukien seuraavasti:

- Läntinen piiri*, käsittäen 1., 2., 3., 4., 7. ja 8. lennätinteknikkopiirin (esimiehen asemapaikkana Riihimäki),
Itäinen piiri, käsittäen 5., 6., 9., 10. ja 11. lennätinteknikkopiirin (esimiehen asemapaikkana Pieksämäki).

Geoteknilliset työt ja toimenpiteet. Rautatiehallituksen *geoteknillinen jaosto* on, kuten aikaisemminkin, toiminut neuvonantajana esiintyvissä rakennuskysymyksissä. Samalla on jaoston työssä kiinnitetty huomiota kokemusten ja tietojen keräämiseen vastaisen rakennustoiminnan varalle.

Ratalinjojen vakavuuden selvillesaamiseksi suoritettut järjestelmälliset tutkimukset supistuivat kertomusvuoden aikana Tanin—Vainikkalan ja Tampereen—Siuron välisiin rataosiin. Sodan aikana avoimelle radalle sattuneen vaurion johdosta toimitettiin eräässä tapauksessa tarkempi tutkimus.

Niiden toimenpiteiden johdosta, joihin aikaisempina vuosina suoritettujen geoteknillisten tutkimusten perusteella oli ryhdytty, toimitettiin useissa paikoin tarkistusmittauksia. Niinpä tutkittiin Ylivieskan—Iisalmen radan suo-
mailla suoritettujen vahvistustöiden tuloksia ja samoin Toijalan—Valkeakosken radalla Konhonsuon kohdalla. Erilaisten rakenteiden painumishavaintoja jatkettiin.

Puolustuslaitoksen laskuun tutkittiin kahden rummun paikkaa, samoin erästä Ruhan ja Lapuan asemien välillä sijaitsevaa rumpua, joka oli huonossa kunnossa.

Maanteiden ja rautatien tasoristeysten poistamiseksi tutkittiin ylimeno-
paikkoja Sotkian—Toijalan, Koivion—Vilppulan (kahta vaihtoehtoista paikkaa), Jyväskylän—Leppäveden ja Seinäjoen—Ilmajoen välisillä rataosilla.

Suunnitellut ratapihalaajennukset antoivat aihetta rumpupaikkojen tutkimiseen Oripohjan ja Ruhan kohdalla sekä samoin Orivedellä, mikä tutkimus

aiheutui rakenteella olevan Oriveden—Jämsän radan liittamisestä rataverkkoon. Vainikkalan ratapihan Suomen—Venäjän yhdysliikenteestä aiheutuvien laajennusten johdosta oli toimitettava useita tutkimuksia. Nämä koskivat öljyn uudelleenkuormausraiteita, joita varten oli tutkittava ehdotettuja sijoituspaikkoja ratapihan sekä itä- että länsipäässä, vaunuvaakaa, tavaramakasiinin raiteita ja asemataloa.

Rataosasto.

Vanhojen ratojen liikennepaikkojen uutisrakennuksia varten toimitettiin useita tutkimuksia. Niinpä tutkittiin Turussa tarveainevaraston ja vaunu-maalaamon sekä Riihimäellä vaunukorjauspajan paikkoja ja Hyvinkäällä oli selvitettävä mahdollisuudet pohjavesiottopaikan järjestämiseen määrätyllä alueella uutta konepajaa varten. Suunniteltujen asuntotalojen perustussuhteita tutkittiin Porissa, Oulussa, Jyväskylässä ja Vuoksenniskalla.

Rakenteilla olevia ratoja varten toimitettiin useita tutkimuksia. Korian—Voikkaan radalla selvitettiin kahden sillan, Ahkojan ja Ahonojan, perustussuhteet ja Oriveden—Jämsän radalla geoteknillinen jaosto antoi ohjeita kolmen rummun rakentamista varten. Varkauden—Viinijärven radalla tutkittiin erikoisesti kahta heikkoa ratapengertä, toinen rataosuudella Sarvikumpu—Juojärvi ja toinen rataosalla Juojärvi—Viinijärvi, minkä lisäksi erinäisiä täydentäviä selvityksiä tehtiin Sysmäjoen rautatiepenkereen suhteen. Kemijärven—Sallan radalla tuottivat eniten työtä Kemijoen ylimenopaikkoja varten suoritettut selvittelyt. Siltapilarien ja maatumien perustamistapoja tutkittiin, jolloin osaksi ehdotettiin paalutusta, osaksi perustamista suoraan maakerrostumiin. Sitäpaitsi tutkittiin useita kohtia Kemijoen ja vanhan radan välillä Kemi-järven aseman kohdalla. Kemijoen itäpuolella tutkittiin Varpuojan ja Kursu-joen siltapaikkoja, minkä lisäksi selvitettiin kysymystä, oliko mahdollista ja tarkoituksenmukaista suunnata rata Kotajärven ja Pietarinjärven poikki kulkeväksi.

III. Rautatierakennukset.

Vuonna 1940 jatkettiin rautatierakennusosaston toimesta Porin—Haapamäen, Varkauden—Viinijärven, Kontiomäen—Taivalkosken, Suolahden—Haapajärven ja Oriveden—Jämsän rautateiden rakentamista sekä tammikuussa Viipurin—Tienhaaran radanmuutostyötä. Vuoden aikana aloitettiin Korian—Harjun ja Kemijärven—Sallan rautateiden, Simolan yhdysraiteen ja Pieksämäen—Nikkarilan kaksoisraiteen rakentaminen.

Rautatierakennukset.

Työttömyyden lieventämiseksi tarkoitettuja töitä suoritettiin Oriveden—Jämsän ja Korian—Harjun rautatierakennuksilla sekä Simolan yhdysraiteen ja Viipurin—Tienhaaran radanmuutostyön työmailla.

Varoja käytettiin ja töitä suoritettiin eri rautatierakennuksilla ja muilla työmailla seuraavasti:

Porin—Haapamäen rautatierakennus.

Tällä radalla, josta lähempiä tietoja on vuoden 1938 kertomuksessa ja joka kokonaisuudessaan luovutettiin yleiseen liikenteeseen 15/11 1938, suoritettiin vuoden 1940 elokuuhun saakka eräitä viimeistelytöitä.

Rautatie-
rakennukset.

Varojen käyttö:

Siirtynyt vuodelta 1939, 19 Pl. I: 12	mk	1 013 975: 45
Käytetty vuonna 1940	»	590 169: 90
Siirtyy vuodelle 1941	mk	423 805: 55

Lisäksi oli tileissä v. 1938, 19 Pl. V: 1, työttömyyden lieventämiseksi myönnetyn määrärahan jäännös mk 8 409: 65, jota ei käytetty.

Suoritetut työt:

Porin jokisatamaradan sekä Yltiän ja Piilin välisen rataosan sorastusta täydennettiin. Haapamäen asemalle tehtiin salaojia. Haapamäen ravintolarakennus valmistui kesällä käyttökuntoon. Viimeistelytyötä tehtiin Haapamäen, Mantilon, Kotalan, Piilin ja Yltiän rakennuksissa. Haapamäen opastin- ja turvalaitteet valmistuivat, samaten Porin ja Haapamäen asemien ulkovalaistuslaitteet.

Varkauden—Viinijärven rautatierakennus.

Tällä radalla, jonka rakentaminen oli päätetty helmikuun 6 päivänä 1932 annetulla lailla rautatierakennuksista vuonna 1932 ja jonka pituus on 101 km, jatkettiin lokakuussa 1932 aloitettuja töitä. Vaunukuormaliikenne oli 1/6 1937 aloitettu Varkaudesta Kangaslamille ja 1/7 1938 Kuittuaan. Varkauden—Vihtarin rataosa oli luovutettu yleiselle liikenteelle ja Vihtarin—Sarvikummun rataosa vaunukuormaliikenteelle jo 1/12 1939. Sodanuhkan johdosta joudutettiin jälleläolevan rataosan töitä marraskuun alusta lukien ja joulukuun 20 päivästä 1939 voitiin Vihtarin—Viinijärven rataosa avata puolustuslaitoksen ja väestönsiirtokuljetuksille sekä työjunille. Sotatoimien kehityksen vuoksi vuoden 1940 puolella rata tuli olemaan puolustukselle ja rauhanteon jälkeisille suurille kuljetuksille ratkaisevan tärkeä. Huhtikuun 22 päivänä avattiin radan viimeinen, nimittäin Vihtarin—Viinijärven rataosa, yleiselle liikenteelle.

Varojen käyttö:

Siirtynyt vuodelta 1939, 19 Pl. I: 12	mk	97 250: 55
Myönnetty vuonna 1940, 19 Pl. I: 8	»	20 000 000: —
Yhteensä		mk 20 097 250: 55
Käytetty vuonna 1940	mk	20 058 303: 85
Siirtyy vuoteen 1941	mk	38 946: 70

Lisäksi oli tileissä v. 1938, 19 Pl. V: 1, työttömyyden lieventämiseksi myönnetyn määrärahan jäännös mk 143 378: 25, jota ei käytetty.

Suoritetut työt:

Pengerrystyöt ja raidesoran kuljetus. Rata-aluetta raivattiin Vihtarin—Viinijärven rataosalla ja Juojärven satamaradalla. Ojitustyötä tehtiin Sarvikummun—Viinijärven rataosalla ja Juojärven satamaradalla. Syksyllä 1939 liikenteen aloittamista joudutettaessa kapeiksi jätetyt Sarvikummun—Viinijärven rata-

osan leikkaukset levennettiin. Juojärven satamaradan leikkaukset tehtiin. Lisämaan ja päällyssoran kuljettaminen Joutsenisen ja Sysmäjärven sorakuopista aloitettiin huhtikuussa. Heinäkuussa ruvettiin soraa kuljettamaan myös Kytöojan sorakuopasta. Kuljetus jatkui lokakuun loppuun, jolloin Vihtarin—Viinijärven rataosa saatiin täyteen korkeuteen ja Juojärven satamarata liikennöitävään kuntoon.

*Rautatie-
rakennukset.*

Pengerrystöitä on suoritettu ja raidesoraa kuljetettu v. 1940 sekä rautatierakennuksen alusta seuraavasti:

Työlaji	v. 1940		vv. 1932—1940	
	Paljous	Kustannus, mk	Paljous	Kustannus, mk
<i>Pengerrystyöt:</i>				
Raivattu rata-aluetta	6 920 ha	19 332: —	341 341 ha	326 807: 75
Kaivettu maata laskuojista ja purojen siirroista	1 154 m ³	11 901: —	68 905 m ³	709 425: —
Siirretty maata ojista penkereisiin ..	335 »	5 218: —	82 969 »	1 044 375: 70
» » » syrjään	2 458 »	34 756: —	50 380 »	450 531: 90
» » leikkauksista penkereisiin	31 799 »	945 060: 85	838 772 »	15 621 358: 50
Siirretty maata leikkauksista syrjään	7 661 »	150 121: 50	23 486 »	356 991: 50
Tuotu lisämaata penkereisiin ilman normaaliraiteen junia	216 »	2 506: 50	565 202 »	6 847 241: 55
Tuotu lisämaata penkereisiin normaaliraiteen junilla	338 500 »	3 734 206: 95	1 081 029 »	11 029 365: 70
Louhittu kalliota ojista	—	2 244: —	3 098 »	183 885: 60
» » leikkauksista	3 355 »	197 237: 60	211 930 »	12 030 120: 65
Säretty isoja maakiviä	5 690 »	196 547: —	37 894 »	1 396 284: 45
Tehty puualustaa	—	—	1 890 m ²	589: —
» tukimuuria	—	—	37 m ³	2 032: —
» kivipäällystettä	72 m ²	936: —	10 551 m ²	146 260: 60
» turvepeitettä	9 022 »	18 748: 75	67 577 »	115 948: 10
» salaojaa	—	—	1 513 m	37 551: 50
<i>Sorastus:</i>				
Kuljetettu raidesoraa normaaliraiteen junilla	42 525 m ³	447 319: 50	331 175 m ³	2 536 890: 25

Rummut ja ratasillat. Rautaosat asennettiin ja puinen päällysrakenne tehtiin Kytöojan 8.0 m j. m. siltaan, Pöytälahden—Taipaleen maantien 16.0 m j. m. alikulkusiltaan, Sysmänjoen 14.0 m j. m. siltaan sekä Taipaleenjoen 24.0 m j. m. siltaan.

Päällysrakenne. Sarvikummun—Viinijärven rataosan sivuraiteet ja Juojärven satamaradan pääraide, yhteensä 6 176 m raidetta, kiskoitettiin.

Aitaukset ja tiet. Tieviranomaisen hoitoon luovutettiin valmiina joukko teiden siirtoja ja liikennepaikkojen tulotteita.

Juojärven ja Ristinpohjan tulo- ja kuormausalueiden tiet sekä Pöytälahden—Taipaleen maantien muutos Korpivaarassa tulivat ajokuntoon.

Sapun, Vihtarin, Sarvikummun ja Juojärven liikennepaikkojen tasoitus- ja raivaustyöt suoritettiin.

Huonerakennukset ja laiturit. Eri liikennepaikoille tehtiin mm. seuraavat rakennukset:

S a p p u n pysäkkitalo, kahden perheen asunnon ulkokuoneet, 3 perheen asunnon kellarit,

*Rautatie-
rakennukset.*

Vihtariin vesitorni, pumppuhuone, vesijohtolaitteet pumppuineen ratamestarin asunto ulkokuoneineen, 4 perheen asunnon ulkokuone, Juojärvelle 2 perheen asunto sekä kellareita ja ulkokuoneita, Ristin pohjaan laituritalo, sekä Kaarnalamille pysäkkitalo ja yhden perheen asunto. Lennätin ja puhelin. Vihtarin ja Viinijärven välille vedettiin lennätinjohto ja koneet asennettiin.

Opastin- ja turvalaitteet. Varkauteen asennettiin keskusasetin- ja turvalaitteet.

Radan valmistuminen. Täydellinen yleinen liikenne aloitettiin Vihtarin—Viinijärven rataosalla huhtikuun 22 päivänä. Töiden pääasiallisesti valmistuttua järjestettiin kutsuvieraille lokakuun 26 päivänä tutustumismatka radalle.

Kontiomäen—Taivalkosken rautatierakennus.

Radalla, jonka rakentaminen oli päätetty huhtikuun 20 päivänä 1934 annetulla lailla rautatierakennuksista vuosina 1934—1938 ja jonka pituus on 153 km, jatkettiin lokakuussa v. 1934 aloitettuja töitä.

Varojen käyttö:

Siirtynyt vuodelta 1939, 19 Pl. I: 12	mk	1 316 456: 05
Myönnetty vuodelle 1940, 19 Pl. I: 8	»	8 300 000: —
Yhteensä		mk 9 616 456: 05

Siirretty Suolahden—Haapajärven raut. rakennukselle kulk:n kirjelmän N:o 901, 12/2 1940 mukaisesti	mk	1 200 000: —
Siirretty Kemijärven—Sallan raut. tutkimukselle kulk:n kirjelmän N:o 2226, 17/4 1940 mukaisesti	»	350 000: —
Käytetty vuonna 1940	»	4 443 701: 95
Siirtyy vuoteen 1941	mk	3 622 754: 10

Lisäksi oli tileissä v. 1939, 19 Pl. V: 1, työttömyyden lieventämiseksi myönnettyjen varojen jäännös mk 320 918: 35, jota ei käytetty.

Sodan vuoksi olivat varsinaiset rakennustyöt keskeytyksissä huhtikuun 15 päivään asti, jolloin ne uudelleen aloitettiin. Sitä ennen vain siirrettiin kalustoa ja tarveaineita pois sodan jaloista. Suurin osa niistä saatiinkin pelastetuksi ja lähetetyksi Etelä- ja Keski-Suomen rautatierakennuksille vain osan tuhoutuessa lentopommituksissa tai muuten.

Suoritetut työt:

Pengerrystyöt ja raidesoran kuljetus. Työt oli keskitetty Kontiomäen—Hyrynsalmen rataosalle, joka sorastettiin lopulliseen kuntoonsa. Hyrynsalmen—Pesiökylyn rataosalla suoritettiin pieniä pengerrystöitä. Raidesora kuljettiin Hyrynsalmen aseman lähellä olevasta Lietekankaan sorakuopasta, jossa kuormaukseen käytettiin Orenstein & Koppelin valmistetta olevaa kaivinkonetta N:o 222. Sorastaminen alkoi toukokuun 15 päivänä ja loppui marraskuun 20 päivänä.

Pengerrystöitä on suoritettu ja raidesoraa kuljetettu v. 1940 sekä rautatie-
rakennuksen alusta seuraavasti:

Rautatie-
rakennukset.

Työlaji	v. 1940		vv. 1934—1940	
	Paljous	Kustannus, mk	Paljous	Kustannus, mk
<i>Pengerrystyöt:</i>				
Raivattu rata-aluetta	—	—	—	480 870: 50
Kaivettu maata laskuojista ja purojen siirroista	—	—	48 972 m ³	469 627: 25
Siirretty maata ojista penkereisiin ..	—	—	119 830 »	1 184 738: 60
» » » syrjään	787 m ³	11 800:—	43 075 »	341 993: 55
» » » leikkauksista penke- reisiin	2 265 »	73 786: 45	661 005 »	14 381 633: 75
Siirretty maata leikkauksista syrjään	330 »	3 925:—	38 815 »	521 183: 20
Tuotu lisämaata penkereisiin ilman normaaliraiteen junia	208 »	4 094:—	181 794 »	2 328 155: 20
Tuotu lisämaata penkereisiin nor- maaliraiteen junilla	59 301 »	474 714: 25	170 790 »	1 553 605: 60
Louhittu kalliota ojista	106 »	19 258:—	1 498 »	121 512: 20
» » » leikkauksista	228 »	73 874: 95	42 756 »	3 026 441: 85
Säretty isoja maakiviä	—	—	16 798 »	533 439:—
Tehty puualustaa	—	—	1 103 m ²	4 463: 25
» tukimuuria	—	520:—	10 327 m ³	785 550: 20
» kivipäällystettä	—	—	21 376 m ²	428 900: 45
» sora- ja turvepeitettä	125 211 m ²	166 844:—	375 137 »	489 984: 25
» salaojaa	4 m	5 952:—	1 362 m	106 735: 05
<i>Sorastus:</i>				
Kuljetettu raidesoraa normaaliraiteen junilla	61 487 m ³	502 771:—	173 387 m ³	1 282 014: 30

Rummut ja ratasillat. Kontiomäen ratapihalla jatkettiin 3 rumpua, kahden uuden raiteen vaatima määrä. Löytöjoen 13 m v. a. kivisilta km 60, jonka eristys ja keilamuurit edellisenä vuonna jäivät keskeneräisiksi, tehtiin valmiiksi.

Päällysrakenne. Kontiomäen ratapihalla kiskoitettiin ja sorastettiin 2 uutta sivuraidetta, yhteensä 1.3 km, sekä naulattiin 2 yksinkertaista ja 1 kaksoisvaihde.

Tiet. Karppilan vaihteen tulotie valmistettiin. Ristijärven, Oravivaaran ja Hyrynsalmen liikennepaikoille tehtiin kuormausalueen tiet. Kontiomäen uudelle asutusalueelle johtava tie rakennettiin sorastusta vaille valmiiksi.

Huonerakennukset. Kontiomäen asema-alueen pommituksissa vahingoittui 3 rautatierakennuksen asuinrakennusta. Ne korjattiin ja keskeneräinen 2 perheen asuinrakennus tehtiin valmiiksi. Oravivaaran laiturirakennus valmistettiin. Hyrynsalmen tavarasuojaa laajennettiin ja sinne rakennettiin korkea eläinlaituri kivistä. Ristijärven—Hyrynsalmen rataosalla tilkittiin ja korjattiin eräitä rakennuksia.

Jokikylän pysäkin vesisäiliö hankittiin ja nostettiin paikoilleen.

Suolahden—Haapajärven rautatierakennus.

Radalla, jonka rakentaminen oli päätetty huhtikuun 20 päivänä 1934 annetulla lailla rautatierakennuksista vuosina 1934—1938 ja jonka pituus on

*Rautatie-
rakennukset.*

167 km, jatkettiin lokakuussa 1938 aloitettuja töitä. Vuoden työt keskittyivät 7 km pituiselle Suolahden—Äänekosken rataosalle. Vuoden alussa käynnissä olleet Haapajärven—Kumisevan—Pitkäkankaan sora- ja maa-aineksen rataosan työt keskeytettiin. Sodan vuoksi siirrettiin rautatierakennukselle 100 kantajoukon työntekijää Kontiomäen—Taivalkosken rautatierakennukselta.

Varojen käyttö:

Siirtynyt vuodelta 1939, 19 Pl. I: 12	mk	28 389: 45
Myönnetty vuonna 1940, 19 Pl. I: 8	»	8 700 000: —
Siirretty Kontiomäen—Taivalkosken raut. rakennukselta kulk:n kirjelmän N:o 901, 12/2 1940 mukaisesti	»	1 200 000: —
Yhteensä		mk 9 928 389: 45
Käytetty vuonna 1940	mk	6 333 869: —
Siirtyy vuoteen 1941	mk	3 594 520: 45

Lisäksi oli tileissä v. 1939, 19 Pl. V: 1, työttömyyden lieventämiseksi myönnettyjen varojen jäännös mk 202 110: 70, jota ei käytetty.

Suoritetut työt:

Pengerrystyöt ja raidesoran kuljetus. Suolahden—Äänekosken rataosalla, pääasiallisesti Riihivuoren maa- ja kalliioleikkauksessa ja Paatelanlahden järvi-penkereellä on töitä tehty koko vuoden sekä Äänekosken—Hietaman rataosalla kolmen ensimmäisen kuukauden aikana. Vuoden alkupuoliskolla olivat käytössä Orenstein & Koppelin kaivinkone n:o 410, 4 Montania-moottoriveturi, Bagnall Ltd:n kapean raiteen höyryveturi sekä Äänekoski Oy:n kapean raiteen veturi.

Pengerristöitä on suoritettu ja raidesoraa kuljetettu v. 1940 sekä rautatierakennuksen alusta seuraavasti:

Työlaji	v. 1940		vv. 1938—1940	
	Paljous	Kustannus, mk	Paljous	Kustannus, mk
<i>Pengerrystyöt:</i>				
Raivattu rata-alue	—	19 633: 25	—	63 614: 95
Kaivettu maata laskuojista ja purojen siirroista	279 m ³	2 790: —	5 714.5 m ³	81 878: 50
Siirretty maata ojista penkereisiin ..	1 988 »	28 997: 85	21 664 »	282 552: 20
» » » syrjään	288 »	5 296: —	2 945 »	43 647: 50
» » » leikkauksista penkereisiin	44 019 »	1 109 483: 60	152 360.5 »	5 227 441: 20
Siirretty maata leikkauksista syrjään ..	261 »	5 516: —	3 130 »	66 736: 25
Tuotu lisämaata penkereisiin ilman normaaliraiteen junia	39 386 »	1 007 893: 30	63 568 »	1 398 082: 85
Tuotu lisämaata penkereisiin normaali-raiteen junilla	—	64 286: 50	—	155 189: 75
Louhittu kalliota leikkauksista	4 833 »	468 239: 50	6 723 »	820 694: 75
Sädetty isoja maakiviä	9 813 »	260 205: 25	25 515.5 »	737 841: 95
Tehty tukimuuria	—	—	—	4 905: —
» kivipäälystettä	65 m ²	2 668: —	1 146 m ²	31 245: —
» turvepeitettä	890 »	5 130: —	19 185 »	56 013: 40
» salaojaa	320 m	11 200: —	505 m	12 680: —

Rummut ja ratasillat. Äänekosken—Hietaman rataosalla tehtiin 2 rumpua ja 4 rummun perustukset valmiiksi sekä 2 rautabetonikantista siltaa kantta vaille valmiiksi.

Rautatierakennukset.

Paatelanlahden ristikkosillan toinen tuki muurattiin valmiiksi, sillan rautaosat asennettiin, siltapölkyt pantiin paikoilleen ja silta maalattiin.

Oriveden—Jämsän rautatierakennus.

Radalla, jonka rakentaminen oli päätetty kesäkuun 3 päivänä 1938 annetulla lailla rautatierakennuksista vuosina 1939—1946 ja jonka pituus Olkkolan 4 km satama- ja Jämsänkosken 7 km tehdasratoineen on 68 km, jatkettiin marraskuussa 1938 aloitettuja töitä.

Kun työväen majoittamismahdollisuudet sodan ja paikkakunnalle muuttaneen siirtoväen majoittamisen johdosta huonontuivat, pystytettiin rautatierakennukselle kuusi parakkia ja aloitettiin eräiden lisäparakkien pystyttäminen.

Varojen käyttö:

Siirtynyt vuodelta 1939, 19 Pl. I: 12	mk	147 497: 85
Myönnetty vuonna 1940, 19 Pl. I: 8	»	18 000 000: —
	Yhteensä mk	18 147 497: 85
Käytetty vuonna 1940	mk	16 233 054: 90
Siirtyy vuoteen 1941	mk	1 914 442: 95

Näiden lisäksi on ollut käytettävänä työttömyyden lieventämiseksi myönnettyjä varoja:

Siirtynyt vuodelta 1939, 19 Pl. V: 1	mk	350 000: —
Myönnetty vuonna 1940, 19 Pl. V: 1	»	2 300 000: —
	Yhteensä mk	2 650 000: —
Käytetty vuonna 1940	mk	698 226: 10
Siirtyy vuoteen 1941	mk	1 951 773: 90

Suoritettut työt:

Pengerrystyöt ja raidesoran kuljetus. Suuritoisimmilla kohdilla, km 1—10, 16—24, 33—40 ja 46—50 edellisenä vuonna aloitettuja pengerrystöitä jatkettiin sekä laajennettiin niitä myös uusille rataosuksille, nim. km:lle 10—16, Länkipohjan pysäkin seudulle km:lle 24—28 ja radan loppupäähän km:lle 50—55.

Oriveden ratapihan laajentamiseen tarvittavan täytemaan kuljetus normaaliraiteen junilla Oripohjan pysäkin laajentamista ja radan alentamista varten tehtävästä leikkauksesta aloitettiin joulukuun puolivälissä. Kuormaukseen käytettiin 1.5 m³ kauhaista Orenstein & Koppelin kaivinkonetta.

Kaivinkoneita oli edellisen lisäksi käytännössä Ruston-Bucyrus 0.95 m³ kauhainen, Diesel-moottorilla varustettu telaketjukaivinkone km:llä 48 olevassa hiekkaleikkauksessa. Kapearaidekuljetuksessa on ollut 1 höyry- ja 6 moottoriveturia. Koneporauska käytettiin kahdessa kallioleikkauksessa. Näissä käytettiin kahta Lokomo-Chicago 32 hv dieselmoottorilla varustettua ilman- tiivistäjää.

Rautatie-
rakennukset.

Pengerrystöitä on suoritettu v. 1940 sekä rautatierakennuksen alusta seuraavasti:

Työläji	v. 1940		vv. 1938—1940	
	Paljous	Kustannus, mk	Paljous	Kustannus, mk
<i>Pengerrystyöt:</i>				
Raivattu rata-alueita		48 282: 50		136 257: 95
Kaivettu maata laskuojista ja purojen siirroista	12 785.9 m ³	199 185: 25	16 352.9 m ³	251 392: 75
Siirretty maata ojista penkereisiin ..	29 745 »	441 741: 80	37 444 »	609 531: 05
» » » syrjään	3 202 »	44 433: —	3 580 »	50 259: 80
» » leikkauksista penkereisiin	166 032.5 »	4 442 656: 90	253 564 »	8 544 012: 05
Siirretty maata leikkauksista syrjään	7 445 »	117 292: —	9 895 »	146 616: —
Tuotu lisämaata penkereisiin ilman normaalinraiteen junia	27 320 »	278 236: —	44 745 »	501 161: 80
Tuotu lisämaata penkereisiin normaalinraiteen junilla	—	125 093: 25	—	130 247: 25
Louhittu kalliota ojista	679.5 »	65 194: 50	751.5 »	71 245: 50
» » leikkauksista	49 936.5 »	4 091 302: 35	75 509 »	6 638 359: 30
Sädetty isoja maakiviä	10 060 »	342 543: 75	17 585 »	538 762: 30
Tehty puualustaa	10 m ²	23 635: 20	10 m ²	23 635: 20
» tukimuuria	—	1 645: —	144 m ³	8 527: 50
» kivipäällystettä	5 510.5 »	169 676: —	5 961.5 m ²	179 220: —
» turvepeitettä	17 944 »	46 315: 50	18 444 »	47 065: 50
» salaojaa	—	78 061: 45	18 m	79 321: 45

Rummut ja ratasillat. 18 rumpua rakennettiin valmiiksi.

Sulkusalmen 22.0 + 26.0 + 22.0 m j. m. sillan Jämsän puoleinen välipilari muurattiin edellisenä vuonna tehdyille perustukselle. Lokakuussa aloitettiin Oriveden puoleisen maatuen perustamistyöt. Km:llä 20 olevan 3 m aukkoisen betonikantisen alikulkusillan perustukset ja muurit tehtiin. Niinikään rakennettiin Nytkymenjoen 6.0 m j. m. levysillan perustukset ja muurit.

Aitaukset ja tiet. Suoritettiin tilusteiden siirrot km:llä 5 450 m matkalla ja km:llä 9 320 m matkalla. Km 22 kohdalla olevalla Oriveden—Jämsän maantien 1 397 m pituisella siirrolla tehtiin rummut ja suoritettiin suurin osa pengerrystöistä.

Huonerakennukset. Talviaisissa tehtiin 2 perheen asuinrakennukseen kuuluvan ulkokuonerakennuksen, kellarin ja saunan perustukset. Km:lle 2 rakennettavan vartija-asunnon kellari ja sauna tehtiin valmiiksi sekä ulkokuonerakennukseen perustukset.

Lennätin ja puhelin. Kaksoispuhelinjohto vedettiin Eväjärveltä Jämsänkoskelle samalla lisäten toinen lanka Orivedeltä Eväjärvelle.

Kemijärven—Sallan rautatierakennus.

Radan rakentaminen on yksi Suomen ja Sosialististen Neuvostotasavaltojen Liiton välisen maaliskuun 13 päivänä 1940 allekirjoitetun rauhansopimuksen Suomelle tuomia velvoituksia. Tämän 86.4 km pituisen radan rakentaminen aloitettiin kesäkuun puolivälissä 1940. Radan suunnan vahvisti valtioneuvosto kesäkuun 20 päivänä 1940.

Rauhanehtojen mukaisesti on radan rakennustöitä kaikilla tavoin kiirehditty. Rakennustöitten suorittaminen sodanjälkeisissä oloissa ja suurimmaksi osaksi hävitetyllä seudulla on tuottanut suuria vaikeuksia mm. työväen majoit-

tamisessa ja muonittamisessa. Työnjohdon ja työväestön majoittamiseksi pystytettiin 80 tehdasmaisesti valmistettua rakennusta ja rakennettiin tai kunnostettiin lisäksi joukko muita rakennuksia. Kemijärvelle rakennettiin 12 sairaalajainen sairaalarakennus sekä palkattiin lääkäri ja muu sairashoitohenkilökunta. Muonituksen on hoitanut Osuusliike Salla r. l., jolla oli 31 muonituspaikkaa. Rautatierakennus on mahdollisimman paljon koneistettu ja työtä on kaikissa tärkeimmissä työkohteissa suoritettu kolmessa työvuorossa.

*Rautatie-
rakennukset.*

Työvoiman saanti on ollut vaikeata ja on sitä ollut hankittava mm. Etelä-Suomen asutuskeskuksista. Vuoden 1940 suurin työntekijämäärä oli 3/12 1940, jolloin oli työssä 2 459 työntekijää.

Varojen käyttö:

Myönnetty vuodelle 1940, 19 Pl. I: 8	mk	80 000 000: —
Käytetty vuonna 1940	»	75 023 168: 80
Siirtyy vuodelle 1941	mk	4 976 831: 20

Suoritettut työt:

Töitä on tehty 80 km pituisella Kemijärven—Kellovälän välisellä rataosalla. Töiden suorituksessa on lähinnä pyritty siihen, että rata voitaisiin kiskoittaa. Mm. on vaikeimmissa kohdissa käytetty väliaikaisesti normaalia suurempia nousuja ja siltapaikoilla väliaikaisia puurakenteita.

Pengerrystyöt. Lasku- ja sivuoien kaivun lisäksi suoritettiin työnlaisella rataosalla kaikki pienehköt rataleikkaukset ja aloitettiin useimpien suurten leikkausten aukaiseminen joko miesvoimin tai konetyönä, käyttäen useita kuljetusmuotoja maan ja kivien siirtämiseksi penkereisiin. Lisämaan kuljetus normaaliraiteen junilla Kemijoen länsipuoliselle n. 2 km pituiselle rataosalle Misin sorakuopasta aloitettiin syyskuun alussa. Raide sorastettiin välttävään liikennekuntoon Kemijoen rantaan saakka.

Töiden jouduttamiseksi oli rautatierakennuksella vuoden lopussa edellmainituissa töissä 7 kaivinkonetta, 12 kapearaideveturia, 5 normaaliraiteen veturia, 398 kaatovaunua ja 88 normaaliraiteen vaunua. Leikkausmaiden kuljetukseen käytettiin lisäksi autoja nestemäisen polttoaineen saannin sallimissa rajoissa.

Suoritettut pengerrystyöt selviävät seuraavasta taulukosta:

Työlaji	V. 1940	
	Paljous	Kustannus, mk
<i>Pengerrystyöt:</i>		
Raivattu rata-aluetta		415 010: 50
Kaivettu maata laskuojista ja purojen siirroista	12 055 m ³	217 756: 05
Siirretty maata ojista penkereisiin	74 265.5 »	1 728 564: 05
» » » syrjään	12 204.5 »	191 062: 50
» » » leikkauksista penkereisiin	285 041.5 »	12 110 215: 25
» » » » syrjään	1 252 »	19 903: —
Tuotu lisämaata penkereisiin ilman normaaliraiteen junia ..	44 680 »	1 662 260: 15
» » » » normaaliraiteen junilla	15 915 »	2 090 310: 40
Louhittu kalliota ojista	103 »	32 013: —
» » » leikkauksista	8 330 »	2 488 815: 90
Säretty isoja maakiviä	15 526 »	982 138: 70
Tehty kivipäälytystä	238 m ²	14 550: —
» turvepeitettä	1 313 »	3 455: 50
» salaojaa	24 m	8 702: 50

*Rautatie-
rakennukset.*

Rummut ja ratasillat. Siltatöissä kiinnitettiin päähuomio Kemijoen yhteensä 428 m rautajänteitä käsittävien siltojen maatumien ja pilarien perustamistöihin ja muureihin tarvittavien kivien hankintaan. Kemijoen pääväylän tasajatkoinen 70 + 84 + 84 + 70 m ristikkosillan läntinen maatuki perustettiin, ensimmäisen pilarin perustuskuoppa saatiin valmiiksi ja kahden muun pilarin sekä itäisen maatumien perustuskuoppien uraseinät osittain tehdyiksi. Koivu- ja Norvioväylien 60 m j. m. siltojen maatumien perustuskuoppien uraseinä- ja kaivutöitä suoritettiin. Kemijoen siltatöihin otti osaa mm. 25 sukeltajaa. Perustuskuoppia ruopattiin runsaasti myös paineilmalla. Lisäksi perustettiin Kotajärven 12 m sekä Käsmänjoen 60 m j. m. siltojen molemmat maatuet sekä Kankaan-
ojan 8 m ja Salmijoen 12 m j. m. siltojen toiset maatuet.

Päällysrakenne. Radan kiskoitus, joka aloitettiin elokuun 23 päivänä, päättyi Kemijoen länsirannalle. Kiskoitettu raidepituus oli kaikkiaan 2.24 km.

Lennätin ja puhelin. Kaksoispuhelinjohto vedettiin Kemijärven ja Kello-
selän välille.

Korian—Harjun rautatierakennus.

Rautatiehallituksen esityksestä valtioneuvosto määräsi joulukuun 14 päivänä 1939 tämän Kouvolan rautatiesolmukohdan kuormitusta vähentävän ja turvallisuutta lisäävän radan rakennettavaksi sekä vahvisti sen suunnan. Työt alkoivat tammikuun alussa ja rata valmistui välttävään liikennekuntoon Korialta Voikkaan eli 11.6 km matkalla, Voikan—Harjun välisen osan rakentamisen siirtyessä tuonnemmaksi.

Varojen käyttö:

Myönnetty työttömyyden lieventämiseksi 22/12 1939, 19 Pl. V: 1 ..	mk	5 000 000: —
» » » v. 1940 19 Pl. V: 1	»	2 500 000: —
	Yhteensä mk	7 500 000: —
Käytetty vuonna 1940	mk	6 216 327: 95
Siirtyy vuodelle 1941	mk	1 283 672: 05

Suoritetut työt:

Maaston ojitustyöt ja rataleikkaukset tehtiin. Radan sivusta otettiin ja Vuohijärven sorakuopasta tuotiin lisämaata penkereisiin jokseenkin koko tarvittava määrä.

Radalle tehtiin 11 rumpua. Kymijoen yli johtavaan ennen rakennettuun 63 + 70 + 63 m j. m. siltaan tehtiin vähäisiä muutoksia, jolloin rata voitiin johtaa sitä pitkin. Koko rataosa Korialta Voikkaan kiskoitettiin.

Viipurin—Tienhaaran radanmuutostyö.

Radanmuutostyötä, joka oli aloitettu lokakuussa 1938, voitiin sodan vuoksi jatkaa vain aivan vähäisessä määrässä. Suurin osa työntekijöistä astui sotapalvelukseen ja jäljellejääneet vanhemmat miehet olivat rautatiesuojelutöissä Viipurin ratapihalla sekä sammutus- ja raivaustöissä kaupungissa helmikuun 29 päivään saakka, jolloin heidät määrättiin poistumaan.

Varojen käyttö:

*Rautatie-
rakennukset.*

Siirtynyt vuodelta 1939, 19 Pl. I: 14	mk	272 863: —
Käytetty vuonna 1940 »	»	269 095: 90
Siirtyy vuodelle 1941	mk	3 767: 10

Lisäksi oli käytettävänä työttömyyden lieventämiseksi myönnettyjä varoja:

Siirtynyt vuodelta 1939, 19 Pl. V: 1	mk	93 133: 40
Käytetty vuonna 1940 »	»	2 211: 65
Siirtyy vuodelle 1941	mk	90 921: 75

Myönnetty v. 1940, 19 Pl. I: 10	mk	5 000 000: —
Käytetty v. 1940	»	21 814: —
Siirretty Simolan yhdysraiteen rakennukselle kulk:n kirjelmän N:o 11518, 9/10 1940 mukaisesti	»	3 900 000: —
Siirretty Hatanpään raidetöihin	»	600 000: —
Siirtyy vuodelle 1941	mk	478 186: —

Simolan yhdysraiteen rakennus.

Rautatiehallituksen esityksestä kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö määräsi helmikuun 21 päivänä 1940 rakennettavaksi tämän yhdysradan, jonka tarkoituksena on johtamalla osa Lappeenrannan ja Kouvolan välisestä liikenteestä Simolan aseman ohi keventää Simolan kuormitusta ja lisätä sen turvallisuutta. Yhdysradan pituus Etu-Simolan liikennepaikalle pääradalla on 1.92 km. Se lyhentää matkaa Kouvolasta Lappeenrantaan 3.75 km. Työt aloitettiin huhtikuun 25 päivänä 1940.

Varojen käyttö:

Myönnetty työttömyyden lieventämiseksi v. 1940, 19 Pl. V: 1	mk	2 500 000: —
Käytetty vuonna 1940	»	2 053 467: 20
Siirtyy vuodelle 1941	mk	446 532: 80

Siirretty Viipurin—Tienhaaran radanmuutostyöstä, 19 Pl. I: 10, kulk:n kirjelmän N:o 11518, 9/10 1940 mukaisesti	mk	3 900 000: —
Käytetty vuonna 1940	»	150 000: —
Siirtyy vuodelle 1941	mk	3 750 000: —

Suoritetut työt:

Kaikki avoradan pengerrystyöt, 3 pienehköä kallioleikkausta, tehtiin sekä rakennettiin 6 rumpua. Koko avorata ja yksi liittymisliikennepaikan sivuraide kiskoitettiin ja tuettiin auttavaan liikennekuntoon. Yhdysraide avattiin väliaikaiselle liikenteelle marraskuun 18 päivänä 1940.

Pieksämäen—Nikkarilan kaksoisraiderakennus.

Rautatiehallituksen esityksestä valtioneuvosto määräsi syyskuun 4 päivänä 1940 tämän 4 km pituisen kaksoisraiteen ja Nikkarilan ratapihan rakennettavaksi. Työt aloitettiin lokakuun alussa ja suoritettiin Varkauden—Viinijärven rautatierakennuksen töiden yhteydessä.

*Rautatie-
rakennukset.*

Varojen käyttö:

Myönnetty vuonna 1940, 19 Pl. I: 11	mk	4 000 000: —
Käytetty vuonna 1940	»	2 729 552: 80
Siirtyy vuodelle 1941	mk	1 270 447: 20

Suoritetut työt:

Kaksoisraiteen rataleikkaustyöt suoritettiin aluksi miesvoimin, mutta myöhemmin kaivinkonetta ja normaaliairaitteen junaa käyttäen. Sora kuljetettiin Paltasen sorakuopasta ja 5 radanalaista rumpua jatkettiin toista raidetta varten. Kaksoisraiteen osa kiskoitettiin kokonaan; Nikkarilan ratapiha jäi vielä kesken. Raide sorastettiin, tuettiin ja oiottiin lopulliseen korkeuteen. Raidetta tehtiin yhteensä 3.9 km.

Rautatietutkimukset.

Vuonna 1940 suoritettiin seuraavassa selostetut rautatietutkimukset, joita varten varsinaisia tutkimusvaroja on käytetty seuraavasti.

Varojen käyttö:

Siirtynyt vuodelta 1939, 12 Pl. XI: 8	mk	32 804: 45
Myönnetty vuonna 1940, 12 Pl. XI: 7	»	400 000: —
Yhteensä		mk 432 804: 45
Käytetty vuonna 1940	mk	290 040: 30
Siirtyy vuodelle 1941	mk	142 764: 15

Haapamäen—Saarijärven rata. Tällä ratasuunnalla suoritettiin täydennystutkimuksia Suolahden—Haapajärven rautatierakennuksen määrärahasta siirretyillä varoilla.

Lauritsalan sahan haararata. Toiminimien T & J. Salvesenin ja Kaukaan Tehdas Osakeyhtiön anomuksesta ja anojain myönnettyä tarkoitukseen 20 000 mk kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö suostui huhtikuun 3 päivänä 1940 siihen, että rautatiehallituksen toimesta tutkittaisiin haararata Muikon laituri-vaihteelta Lauritsalan sahan lautatarhalle, mikä rata oli tullut tarpeelliseksi kun Saimaan kanavan jouduttua Neuvostoliitolle sahan tuotteet oli kuljetettava rautateitse. Haarautumispaikaksi vanhalla radalla valittiin Kiiskinmäki 4.5 km Lauritsalasta ja 2 km Muukosta, jolloin haararadan pituudeksi tuli 2.9 km.

Kemijärven—Sallan rata. Huhtikuun 17 päivänä 1940 kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö määräsi rautatiehallituksen kiireellisesti toimittamaan koneellisen tutkimuksen Kemijärven asemalta Suomen ja Neuvostoliiton uudelle rajalle rauhansopimuksen mukaisesti rakennettavaa rataa varten. Kesäkuun 12 päivänä työt olivat niin pitkällä, että suunnitelma voitiin lähettää valtioneuvoston vahvistettavaksi. Tutkimustyö suoritettiin Kontiomäen—Taivalkosken rautatierakennukselta kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön kirjelmän N:o 2226, 17/4 1940 perusteella siirretyllä 350 000 mk suuruuisella määrärahalla.

Rata alkaa Kemijärven asemalta, mutta on suunniteltu rakennettavaksi yhdysraide liikennepaikkoineen vanhalle radalle Kemijärven eteläpuolelle. Kemijärven kirkonkylän pohjoisreunassa rata tulee järvelle, jonka se ylittää kirkon kohdalla ja jatkuu sitten Isonkylän läpi ja Kotajärven poikki Joutsijärven pohjoispäähän sekä edelleen suurin piirtein Sallan maantietä seuraten uudelle rajalle. Radan pituus Kemijärven asemalta rajalle on 86.4 km. Kesäkuun 20 päivänä valtioneuvosto vahvisti radan suunnan.

*Rautatie-
rakennukset.*

Harvialan—Matkun—Peipohjan rata. Rauman kaupungin anomuksesta ja myönnettyä tarkoitukseen 200 000 mk kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö määräsi elokuun 9 päivänä 1940 rautatiehallituksen toimittamaan puolikoneellisen tutkimuksen tällä ratasuunnalla.

Ratasuunta kulkee Harvialasta Niemenpään ja Katiskosken kautta, Renon kirkonkylän pohjoispuolitse ja Kanajärven eteläpuolitse, ja Koijärven kautta Matkun asemalle. Radan pituus on 61.2 km.

Matkusta ratasuunta seuraa vanhaa rataa Koijoen yli ja kääntyy sitten luoteeseen ja kulkee Jalasjoen kylän kautta ja Punkalaitumen Isonsuon pohjoisreunaa Lauttakylän eteläpuolelle sekä edelleen maantien eteläpuolitse Peipohjan asemalle. Radan pituus on 75.1 km.

Lahden—Harvialan ja Heinolan—Lelkolan radat satamaratoineen Yövedelle. Elokuun 21 päivänä kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö määräsi rautatiehallituksen toimittamaan koneellisen tutkimuksen Heinolan—Lelkolan ja puolikoneellisen tutkimuksen Lahden—Harvialan ratasuunnalla. Maastotutkimukset, joihin tuli lisäksi satamaradan puolikoneellinen tutkiminen Lelkolasta Saimaan Yövedelle Ristiinan pitäjään, valmistuivat pääasiallisesti vuoden loppuun mennessä.

Heinolan asemalta ratasuunta kulkee Heinolan pitäjän kirkon länsipuolitse ja Lusin kautta Räävelinjärvien suuntaan Lahnaveden Vihantasalmelle, jonka ylitettyään se Hiukkasejärven pohjoispuolitse tulee Lelkolaan. Radan pituus on 69.4 km.

Yöveden satamaradan suunta erkanee Lelkolan pohjoispäästä ja tulee Närhilän kautta Ristiinan lahden pohjukkaan sekä lahden länsirantaan Kangasahon sahan eteläpuolelle, mihin uutta satamaa on suunniteltu. Radan pituus Lelkolan aseman keskeltä Yöveden liikennepaikan keskelle on 18.3 km.

Lisäksi on tutkittu puolikoneellisesti satamarata Lelkolan aseman eteläpäästä Kaihlosenjärven poikki Ryökäsveden kaakkoiskulmaan ja on sen pituus 8.1 km.

Lahden—Harvialan ratasuunta seuraa Lahdesta vanhaa rataa Hennalaan, josta se nousee Salpausselälle ja jokseenkin suoraan länttä kohti kulkien tulee Rantoistenjärvelle ja siitä länsilounaisessa suunnassa Käkilammin eteläpuolitse Harvialaan. Radan pituus Lahden aseman keskeltä Harvialan aseman keskelle on 60.9 km.

Vuonna 1940 käynnissä olleisiin rautatierakennuksiin niiden aloittamisesta lähtien käytetyt rahamäärät, täysiksi markoiksi tasoitettuina, ja rautatie-tutkimuksiin v. 1940 käytetyt varat ilmenevät seuraavasta taulukosta.

Vuosi	Pori— Haapamäki	Varkaus— Vilnijärvi	Kontiomäki— Taivalkoski	Suolahti— Haapajärvi	Orivesi— Jämsä	Viipuri— Tienhaara	Koria— Harju	Simolan yhdysraide	Kemijärvi —Salla	Pieksämäki— Nikkarila	Yhteensä
1929	12 289 608	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12 289 608
1930	21 432 111	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21 432 111
1931	25 984 791	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25 984 791
1932	18 705 993	2 344 749	—	—	—	—	—	—	—	—	21 050 742
1933	21 479 460	19 238 958	—	—	—	—	—	—	—	—	40 718 418
1934	28 953 384	8 758 377	2 017 109	—	—	—	—	—	—	—	39 728 870
1935	22 823 848	8 573 255	9 611 692	—	—	—	—	—	—	—	41 008 795
1936	23 917 989	10 704 634	10 521 163	—	—	—	—	—	—	—	45 143 786
1937	19 339 209	11 995 233	9 712 299	—	—	—	—	—	—	—	41 046 741
1938	24 880 316	21 003 901	12 450 915	1 601 382	491 053	1 205 879	—	—	—	—	61 633 446
1939	5 515 891	32 228 735	29 912 353	10 081 576	11 861 449	8 093 124	—	—	—	—	97 693 128
1940	590 170	20 058 304	4 443 702	6 333 869	16 931 281	293 122	6 216 328	2 203 467	75 023 169	2 729 553	134 822 965
	225 912 770	134 906 146	78 669 233	18 016 817	29 283 783	9 592 125	6 216 328	2 203 467	75 023 169	2 729 553	582 553 401
											Rautatietutkimukset v. 1940 361 220
											Kaikkiaan mk 582 914 621

IV. Liikkuva kalusto ja sen tarveainekulutus, konepajat ja sähkölaitteet.

Veturit. Kertomusvuonna on kokeeksi laadittu 2 ehdotusta laskelmineen uudeksi matkustajajunan veturiksi keveitä ratoja varten seuraavien määräyksien mukaan: veturi on varustettava 4 kytketyllä akselilla, sen vetovoiman tulee olla suunnilleen 25 % suurempi kuin H9-veturien, suurimman sallitun nopeuden 85 km/t ja akselipainon 12 tonnia. Toisen ehdotuksen mukaan veturi on varustettu 1 600 mm läpimittaisilla vetopyörillä ja 2-akselisella etutelillä, toisen mukaan vetopyörien läpimitta on 1 750 mm ja etuteli 1-akselinen, mutta veturi on takaa varustettu 1-akselisella Adam-sovituksella.

*Liikkuva kalusto
ja sen tarveaine-
kulutus, kone-
pajat ja sähkö-
laitteet.*

Lautioita

P1- ja R1-vetureihin tehtiin muutamia parannuksia, joista mainittakoon tenderin telien uuden 9 tonnin polttoainemäärälle lasketun kierrejouksen piirustus; aikaisempi jousi oli laskettu 7 tonnin polttoainekuormalle. Vielä suunniteltiin uusi tulipesänluukun kehys ja tulipesänluukku, jonka suojalevy on paremmin suojattu liekin vaikutukselta kuin aikaisemmin rakennetuissa vetureissa. Lisäksi tehtiin näihin vetureihin siltä varalta, että olisi siirryttävä puilla lämmitämiseen, sopivan savutorven ja sen jalan sekä savupesän sisustukseen kuuluvien varusteitten piirustukset.

Tehdyistä varusteitten piirustuksista mainittakoon P1- ja R1-vetureihin sopivan 88 mm läpimittaisen varoventtiilin suunnittelu sekä voitelulubrikaattorin piirustukset. Nämä laitteet ja niiden erikoisosat on tähän asti ostettu ulkomailta.

Koska K3-veturien sylinterin vanha, vuonna 1916 valmistettu piirustus myöhemmin lisättyine parannuksineen oli käynyt vaikeasti käsitettäväksi, suunniteltiin näihin vetureihin uusi täydellinen sylinterin piirustus. Tämä tehtiin siten, että vanhat mallit kelpaavat sen kaavaamiseen.

Jotta voitaisiin käyttää standardisoituja savupesän sisustukseen kuuluvia varusteita, kuten suuttimia, lietsoimia ja apulietsoimen putkia, tehtiin veturi-sarjoille H1-3, 5, 7-9, K3-5, N1 ja O1 uudet pystyputkien piirustukset. Ne otetaan käytäntöön osia uusittaessa.

Veturien korjauksia varten tehtiin laskelmat ja taulukko niiden askelien, kammen- ja kytkintappien kulumisrajoista, so. näiden osien pienimmistä sallituista läpimitoista.

Koska K3-veturien alkuperäisen piirustuksen mukaan valmistettujen höyrykattiloiden ulkopuolisen tulipesänvaipan jäykistys ja K5-veturien alkuperäisen piirustuksen mukaan valmistettu ristikappale olivat osoittautuneet heikoiksi, suunniteltiin niille uudet piirustukset.

Sotatilan johdosta tehtiin veturien ylälyhtyjen pimennyslevyjen ja varjos-
timien piirustukset, joukko erikoispiirustuksia G10- ja K5-vetureita varten
sekä 2 ehdotusta ejektorilla toimivaksi varavedenottolaitteeksi. Toisen ehdo-
tuksen mukaan on ejektori upotettava veteen, toinen perustuu tenderin tasalle
sijoitettavaan ejektoriin.

*Liikkuva kalusto
ja sen tarveaine-
kulutus, kone-
pajat ja sähkö-
laitteet.*

Lauttamonja

Muista tehdyistä piirustuksista mainittakoon G10- ja K5-veturien vahvistettujen kannatusjousien, K5-veturien terästulipesän, polttoturvehäkin ja hitsaamalla valmistettavan 50 m³:n vesisäiliön piirustukset. Säiliön aikaisemmin tehty piirustus esittää sitä valmistettuna niittaamalla.

Vielä on laadittu hankintamääräyksiä veturitilauksia varten ja valvottu Tampereen Pellava- ja Rauta-Teollisuus Osake-Yhtiön ja O. Y. Lokomo A. B:n veturinrakennustöitä.

Vaunut. Vuonna 1940 käytettiin vaunuja rakennettaessa vanhojen hylättyjen vaunujen aluskehyksiä laatimalla niihin tarpeelliset muutos- ja lisäpiirustukset sekä uudet runko-, sisustus- ja kokoonpanopiirustukset. Täten laadittiin matkatavaravaunujen ja puolustuslaitokselle valmistettujen pesuvaunun, höyrykattila- ja voimavaunun sekä asunto- ja ruokailuvaunujen piirustukset.

Uusissa 25 m³:n bensiininkuljetusvaunuissa käytettiin aikaisemmin laadittuja aluskehyspiirustuksia, mutta säiliöistä laitteineen ja kokoonpanosta tehtiin uudet piirustukset. Uusiin DR-vaunuihin tehtiin uusi runkopiirustus päätyvahvistuksineen ja sisustuspiirustukset. Uuteen polttoturpeen kuljetusvaunuun laadittiin täydelliset piirustukset.

Sitäpaitsi suoritettiin muutospiirustuksia valmiiden vaunujen sisustamisessa. Näin muutettiin vanhamallinen II lk makuuvaunu III lk päivävaunuksi. Ga-vaunu sisustettiin eläinten kuljetusta varten.

Vuoden lopulla aloitettiin lihankuljetusvaunun ja puolustuslaitokselle valmistettavan kuivatusvaunun piirustukset, joiden lopullinen valmistus siirtyi seuraavaan vuoteen.

Työjärjestyksen mukaisesti on huolehdittu vastaanottotarkastuksista, jolloin mm. on valvottu uusien vaunujen ja vaununpyöräkertojen valmistusta Pasilan konepajalla sekä säiliövaunujen säiliöiden valmistusta yksityisissä kotimaisissa tehtaissa.

Kaasuöljyn kalleuden ja vaikean saannin tähden on järjestetty vaunujen kaasuvalaistus sovittamalla lisälaitteet valaisimiin kivihiilikaasun käyttöä varten ja huolehdittu kaasun kuljetuksesta eri jakelupaikkoihin.

Lämmityslaitokset. Vuonna 1940 tehtiin koneteknillisessä toimistossa työpiirustukset ja osaksi kustannusarviot Kosken ja Uusikylän asematalojen, Mikkelin yöpymiskodin, Pieksämäen junatoimistorakennuksen, Helsingin aseman asetinlaiterakennuksen, Uusikylän asemapäällikön, Haapamäen ratainsinöörin sekä Kajaanin liikennetarkastajan ja ratainsinöörin asuntotalojen, Kouvolan ja Riihimäen vaununkorjauspajojen, Kotkan veturitallin, Kajaanin rautatie-äisten asuinrakennuksen, Riihimäen varikontoimiston, Simpeleen autotallin sekä Humppilan moottorivaunun vajan lämmityslaitoksia varten.

Vaunuihin nähden tehtiin puheenalaisena vuonna yhdistetyn ravintola- ja II lk päivävaunun vesilämmityslaitoksen sekä puolustuslaitokselle rakennettavien siirrettävien pesulaitosten pesuvaunujen, kattilavaunujen ja työkunnan asuntovaunujen lämpö- ym. putkijohtojen työpiirustukset.

Mainittujen konstruktivistien töiden lisäksi on koneteknillinen toimisto suorittanut sekä yksityisten toiminimien että Helsingin konepajan valtionrauteille rakentamien lämmityslaitosten tarkastamisia ja vastaanottoja sekä antanut lausuntoja lämpötekniillisissä ja polttoaineen kulutusta koskevista asioissa.

Konepajat. Valtionrautateiden pääkonepajoja oli vuonna 1940 kuusi, nimittäin Helsingissä, Pasilassa, Turussa, Vaasassa, Oulussa ja Kuopiossa. Pieksämäen vaunukorjauspaja toimii toistaiseksi Kuopion konepajan alaisena. Konepajojen toiminta on pääasiallisesti ollut edellisen vuoden työskentelyn jatkoa ja kohdistunut liikkuvan kaluston kunnossapitoon ja uusimiseen. Eri- näisiä töitä on suoritettu allamainitusti:

Konepaja	Korjatun kaluston lukumäärä									
	Veturit ja moottori- vaunut			Henkilövaunut			Tavaravaunut			
	Täys- korj.	Väli- korj.	Vaurio- korj.	Täys- korj.	Pika- korj.	Vauri- korj.	Täys- korj.	Väli- korj.	Pika- korj.	Vaurio- korj.
Helsinki	76	47	57	—	—	—	—	—	—	—
Pasila	24	9	1	1 029	350	27	3 576	63	692	1
Turku	29	28	4	36	83	27	311	112	1 378	268
Vaasa	41	67	15	34	46	5	257	78	314	87
Oulu	25	76	30	85	197	30	656	348	1 162	79
Kuopio ja Piek- sämäki	71	52	29	128	138	—	800	301	650	—
Yhteensä	266	279	136	1 312	814	89	5 600	902	4 196	435

Paitsi edellä mainittuja korjauksia, on pääkonepajoissa suoritettu muitakin töitä, joista erikoisesti mainittakoon seuraavat:

Helsingin konepajassa on suoritettu 70 täys- ja 36 sisäpuolista kattilan katsastusta ja valmistettu 10 uutta veturikattilan tulipesää sekä 105 veturin savutorvea. Pajassa on korjattu mm. 9 022 veturin ja vaunun jousta, valmistettu 1 120 puskimenpäättä, 676 vaunun vetokoukkuja, 2 140 jousilaattaa, 600 vaunun sarvirautaa ym. Kaikkiaan on käytetty 506 tonnia rautaa ja terästä, siitä pajassa 478 tonnia, ja valettu 4 384 laakeripesää, 75 778 veturin ja vaunun jarrutönkkää, 120 luistia ja hääkiä, 31 sylinterin kantta ja pohjaa, 1 046 männänjousirengasainetta, 73 kaminaa, 181 kaatoarinaa, 5 071 arinarautaa, 616 vaihteen jalustaa, 318 lämpöpatteria, vesiviskurin osia ym. Yhteensä on valmistettu ja valettu 1 781 tonnia valurautaa ja valettu messinkiä 31 462 kg.

Pasilan konepajassa on valmistettu 16 matkustajavaunua, 8 konduktööri-vaunua, 6 matkatavaravaunua, 6 katettua tavaravaunua, 70 avonaista tavara-vaunua, 90 hiekkavaunua, 54 säiliövaunua ja yksi lumiaura sekä uudelleen rakennettu 116 katettua ja 177 avonaista tavaravaunua. Niinikään on suori- tettu vaunujen muutostöitä, esim. asetettu vahvistettu vetolaitos 2 matkustaja- ja 64 tavaravaunuun, vahvistetut jousipukit 17 tavaravaunuun ja n:o 8 laakeri- pesät 37 tavaravaunuun. Sitäpaitsi on rakennettu 3 kpl 24 metrin rautasiltaa ja yksi 16 metrin maantiesilta, joiden yhteinen paino on 214 tonnia, korjattu Ounasjoen silta sekä valmistettu 20 metrin (37.9 t.) kääntölava Pieksämäen veturitalliin, yksi vesisäiliö Vihtarin pysäkille, 20 kpl ovia Kouvolan ja 8 kpl savutorvia Kotkan veturitalliin. Yhteensä on käytetty 1 591 tonnia rautaa ja terästä, siitä pajassa ynnä pultti- ja niittiosastossa 883 tonnia, sekä valettu messinkiä 35 234 kg.

Turun konepajassa on suoritettu 20 täys- ja 12 sisäpuolista kattilankatsas- tusta, valmistettu 4 uutta veturikattilan tulipesää, rakennettu uudelleen 22 katettua ja 31 avonaista tavaravaunua, korjattu yksi nostokurki ja valmistettu

*Liikkuva kalusto
ja sen tarveaine-
kulutus. kone-
pajat ja sähkö-
laitteet.*

4 veturitallin savutorvea, 21 erilaista resiinaa ja käsivaunua, 273 rautakankea, 172 kirvestä vetureihin, 30 (15 paria) kiinteätä raidepuskinta, 278 vaihteen asetinta, 671 vaihteen kieltä, 203 vaihteen ja raiteen risteystä, 4 845 erilaista vaihteen osaa, 400 erilaista lyhtyä ja lamppea, 700 erilaista kannua ja voitelu-ruiskua. Yhteensä on käytetty 989 tonnia rautaa ja terästä, siitä 514 tonnia pajassa, ja valettu messinkiä 13 478 kg.

Vaasan konepajassa on suoritettu 16 täys- ja 18 sisäpuolista kattilankatsas-tusta, rakennettu uudelleen 21 tavaravaunua, valmistettu nostolaitos poltto-ainevarastoa varten, 12 halkovaunua, 1 sirkkelisaha, valmistettu ja asennettu 9 veturitallin savutorvea ja korjattu 2 lumiauraa, 24 puolustuslaitoksen moottori-ponttoonin, 9 sirkkelisahaa, Haapamäen aseman ja veturitallin lämpö- ja vesi-johdot, 1 692 veturin ja vaunun jouta sekä asennettu 5 veturinsylinteriä. Yhteensä on käytetty 58 tonnia rautaa ja terästä, siitä pajassa 36 tonnia, ja valettu messinkiä 28 700 kg.

Oulun konepajassa on suoritettu 14 täys- ja 7 sisäpuolista kattilan katsas-tusta, asennettu keskusjunavalaistusjärjestelmä 6 veturiin ja sähkövalaistus-laitteet yhteen postivaunuun, korjattu 2 kaivinkonetta sekä valmistettu 400 rautakankea, 26 matkatavarakelkkaa, 13 matkatavara- ja halkokärkyä ja 110 peltistä eristyksellä varustettua savutorvea miehistöasuntoja varten. Yhteensä on käytetty 67 tonnia rautaa ja terästä, siitä pajassa 34 tonnia, ja valettu mes-sinkiä 9 884 kg.

Kuopion konepajassa (ja Pieksämäen vaunukorjauskonepajassa) on suori-tettu 43 täys- ja 12 sisäpuolista kattilan katsastusta, korjattu 2 lumiauraa ja 44 sotilaskamiinaa, muutettu 24 katettua tavaravaunua ilmatorjuntavaunuiksi, valmistettu 1 500 laakeripesän voidetyynyä pitimiseen, 400 palokippoa, 860 eri-laista kannua, 570 lyhtyä, 500 lampun liekitintä, 10 asetettavaa raidemittaa ja neljän varavedenottolaitteen putket, asennettu vesijohdot Vihtariin ja sähkö-laitteet Kuopion vara-asemalle, korjattu yksi lokomobiili, 16 veturitallin oven-raudoitukset sekä suoritettu huomattavia muutoksia panssarijunaan. Yhteensä on käytetty rautaa ja terästä 120 tonnia, siitä pajassa 35 tonnia, ja valettu messinkiä 12 780 kg.

Kuluneen vuoden aikana on pääkonepajoissa työtehon parantamiseksi suori-tettu pienempiä laajennustöitä sekä hankittu uusia työkoneita ja laitteita sekä asennettu entisen Viipurin konepajan työkoneita toisiin konepajoihin. Huo-mattavimpina toimenpiteinä tässä suhteessa mainittakoon:

Helsingin konepajassa rakennettiin hiekkapuhallinhuone kattiloiden sisä-puolista puhdistamista varten.

Pasilan konepaja ja Pasilan kaasutehdas liitettiin kaupungin kaasujohtoon. Pasilan kaasutehtaan kompressorit siirrettiin konepajan ruokalarakennuksen kellarikerrokseen. Konepajaan hankittiin rautasorvi.

Turun konepajassa olevaan ns. »Karjaan veturitalliin» sijoitettiin väli-aikaisesti entisen Viipurin konepajan vaihteiden valmistusosasto ja hankittiin raudan höyläämiskone, akkumulaattorivaunu ja sähkövirran tasasuuntaaja.

Vaasan konepajassa valmistui 7 × 10 m suuruinen huone työkaluosastoa varten ja hankittiin levyntaivutuskone.

Oulun konepaja liitettiin kaupungin vesijohtoverkkoon ja hankittiin sähkömoottori ja moottoriruisku. Liikkuva kalusto ja sen tarveaine-kulutus, konepajat ja sähkö-laitteet.

Selontekovuonna työskenneltiin pääkonepajoissa 6-päiväisin työviikoin ja yleensä yhdessä vuorossa. Seuraavissa konepajoissa on kuitenkin osa vuodesta työskennelty kahdessa vuorossa, nim. Helsingin konepajassa aika 1. 1. 40—9. 3. 40, Kuopion konepajassa aika 1. 1. 40—6. 7. 40 ja 4. 8. 40—2. 11. 40 sekä eri konepajojen osastoilla seuraavasti:

Helsingin konepajassa sähköhitsaus- ja konetyöosastoilla, Pasilan konepajassa pultti-, niitti- ja aluskehysosastoilla, Turun konepajassa kattila- ja vaihteiden valmistusosastoilla sekä Oulun konepajassa vaunujen korjausosastolla.

Tunneiksi laskettuna oli varsinaisten työntekijäin ja oppilaiden työssäoloaika sekä pääkonepajoissa että varikkokonepajoissa ynnä Riihimäen lennätinkonepajassa seuraava:

	Työtuntien luku		
	v. 1940	v. 1939	v. 1938
Pääkonepajoissa	6 213 253	6 971 168	6 901 871
Varikkokonepajoissa	747 776	692 835	696 560
Lennätinkonepajassa	74 052	72 416	67 770
Yhteensä	7 035 081	7 736 419	7 666 201

Valmistearvo oli selontekovuonna allamainittu:

	Valmistearvo mk		
	v. 1940	v. 1939	v. 1938
Pääkonepajoissa	155 149 811	174 063 559	179 892 369
Varikkokonepajoissa	13 082 246	11 213 812	10 443 711
Lennätinkonepajassa	1 138 655	903 114	829 248
Yhteensä	169 370 712	186 180 485	191 165 328

Työntekijöitä ja oppilaita yhteensä oli konepajoissa vuoden 1940 päättyessä:

	Työntekijäin lukumäärä		
	v. 1940	v. 1939	v. 1938
Pääkonepajoissa	2 843	2 798	3 074
Varikkokonepajoissa	703	714	682
Lennätinkonepajassa	227	238	105
Yhteensä	3 773	3 750	3 861

Konepajakoulusta valmistui 33 (v. 1939 65) veturinlämmittäjä- ja 9 (9) ammattioppilasta. Uusia oppisopimuksia laadittiin 26 (109) veturinlämmittäjäoppilaan ja — (28) ammattioppilaan kanssa.

Sähkölaitokset ja -laitteet. Kertomusvuoden aikana asennettiin sähköteknillisen toimiston toimesta rautatiehallituksen myöntämällä määrärahoilla sähkövalaistusasetelmat 9 liikennepaikalle. Luovutetulle alueelle jääneistä liikennepaikoista oli 84 sähköistettyjä. Nämä huomioonottaen oli sähköistettyjen liikennepaikkojen lukumäärä vuoden päättyessä 427.

*Liikkuva kalusto
ja sen tarveaine-
kulutus, kone-
pajat ja sähkö-
laitteet.*

Luovutetulle alueelle jääneet sähköistetyt liikennepaikat edustivat liittymisarvoltaan noin 3 885 kW, josta lamppujen osalle tuli noin 532 kW (8 157 lamp-pua), ja moottorien osalle noin 3 353 kW (370 moottoria).

Ennestään sähköistetyillä liikennepaikoilla suoritetuista uutis- ja uusimis-töistä mainittakoon seuraavat: Malmin—Tapanilan välistä suurjännitelirjaa kaapeloitiin noin 1 800 m. Kemin ja Vainikkalan liikennepaikoille hankittiin muuntajat. Joensuun, Kotkan ja Inkeröisten ratapihavalaisituksen korjaus- ja uusimistyöt pantiin tarkoitukseen myönnettyjen määrärahojen puitteissa alulle. Vainikkalan ratapihavalaisituksen uudelleenjärjestelytöet saatiin suoritetuksi. Imatran, Lappeenrannan, Simolan ja Vainikkalan ratapihoille asennettiin siirtokuormausta varten sähköasetelmat. Helsingin uuden lähtevän pikatavara-toimiston sähköasetelmat, laiturijä ja katuvalaisituksen uudelleen järjestelytöet valmistuivat. Vuonna 1939 alulle pantu Toijalan ratapiha- ja laiturivalaisituksen uudelleenjärjestely sekä ratapihan valonheitinvalaistus saatiin pääasiallisesti loppuun suoritetuksi, samoin Toijalan uudelleenkuormauslaiturin ja tavaramaka-siinin sähköasetelmatyöt. Pieksämäen ratapihan muutostöiden takia ei Pieksä-mäen valonheitinasetelmatöitä voitu loppuun suorittaa. Helsingin ratapihalla asennettiin uusien, Kaisaniemen puoleisten raiteiden väliin vaunuvalaistus-akkumulaattorien varauskohtia. Työ valmistui, lukuunottamatta tasasuuntaa-jan paikoilleenasennusta; tasasuuntaajaa ei hankkija ollut saanut toimitetuksi. Sanottujen raiteiden valaistusasetelmat valmistuivat myös pääasiassa.

Vedenottolaitoksia on vuoden kuluessa sähköistetty kaksi, nimittäin Suo-nenjoen ja Huutokosken. Lisäksi hankittiin Toijalan vedenottolaitokseen uusi, entistä suurempi sähköpumppu.

Imatralla otettiin käyttöön kolme siirrettävää pumppua nestemäisten polttoaineiden siirtokuormausta varten. Imatralla sanotut pumput kuitenkin siirrettiin Lappeenrantaan, jonne lisäksi hankittiin 2 uutta pumppua ja yksi voiteluöljypumppu. Vuoden lopulla siirrettiin kaikki edellämainitut, paitsi yksi Imatralla alunperin lainattu pumppu, Vainikkalaan, jonne tarkoitusta varten jo aikaisemmin oli asennettu tarvittavat sähköasetelmat.

Vuoden aikana sähköistettiin Rovaniemen halkokenttä ja Tornion halko-kentän sähkölaitteita laajennettiin.

Liikkuvan kaluston sähkövalaistuksella varustamista jatkettiin. Vuoden kuluessa valmistui 15 uutta yksikkövalaistua vaunua ja 2 veturia. Kuudesta keskusvalaistusta veturista poistettiin laitteet ja asennettiin toisiin vetureihin. Sodan johdosta tuhoutui 3 yksikkövalaistua vaunua, 3 keskusvalaistua vaunua ja 1 keskusvalaistua veturi.

Varsinkin Kouvolassa, Riihimäellä, Kotkassa, Tampereella ja Kontio-mäellä jouduttiin suorittamaan paljon sodan aiheuttamien vaurioiden korjaus-töitä. Kouvolan asema-alueen ja puistoalueen pommituksessa tuhoutuneet ulkojohdot uusittiin täydelleen. Pommituksessa tuhoutuneiden tilalle raken-nettuihin useaan asuinrakennukseen, veturitalliin, vaunukorjauspajaan, siirto-kuormausmakasiiniin ja rataosaston pajaan asennettiin sähköasetelmat.

Viestilaitteiden kehityksessä oli vuosi 1940 hyvin vaiherikas. Sodan koke-mukset sekä alueluovutukset muuttivat suuresti viestiverkoston liikennettä. Jaksojen asemapaikkojen uusien sijoitusten tähden suuntautui liikenne ennes-

tään heikoille linjoille, jotka täten tulivat vahvasti ylikuormitetuiksi. ^{Vai- Liikkuvuus kalusto ja sen tarveaine- kulutus, kone- pajat ja sähkö- laitteet.} Vaik- keimmissa tapauksissa oli kiireesti rakennettava uusia näitä palvelevia yhteyksiä. Aikaisemmat jaksottaiset kehityssuunnitelmat muuttuivat täten kokonaan. Tarveaineiden kalleuden ja määrärahojen niukkuuden tähden, joka suuresti rajoitti kipeästi tarvittavien yhteyksien rakentamista, oli entistä enemmän koetettava järjestää keinotekoisia yhteyksiä. Kaikki mahdollisuudet tällaisten yhteyksien aikaansaamiseksi otettiinkin huomioon. Lennätinyhteyksiä siirrettiin keinotekoisille yhteyksille niin suuressa mittakaavassa kuin liikenteen turvallisuus ja varmuus sen suinkin sallivat. Luovutetulle alueelle jäi viestipylväitä kalusteineen 17 176 kpl, lennätinjohtoa 1 933 lankakilometriä, puhelinjohtoa 3 891 lankakilometriä, maakaapeleita 16.4 km, lennätinkoneita 136 kpl, puhelinkeskuskuksia 49 kpl, puhelinkoneita 649 kpl sekä näiden liikennöimiseen tarvittavat hälytys- ja kytkinlaitteet.

Uusia kaukopuhelinjohtoja rakennettiin Kontiomäen—Vaaan, Joensuun—Pieksämäen, Kemin—Rovaniemen ja Kouvolan—Kotkan liikennepaikkojen välille. Kouvolan—Mikkelin, Riihimäen—Kouvolan ja Riihimäen—Toijalan liikennepaikkojen välillä kulkevaan toiseen kaukopuhelinjohtoon kytkettiin kaikki väliasemat. Paikallisia puhelinjohtoja rakennettiin 48 liikennepaikalle.

Helsingin—Pasilan välisen viestiverkon kaapelointi suoritettiin loppuun. Erinäisten päätelaitteiden puuttumisen tähden ei kaapelia kokonaisuudessaan kuitenkaan saatu liikenteelle. Helsingin satamaradan viestiverkon kaapelointi suoritettiin suunnitellulta osaltaan. Jyväskylässä, Seinäjoella, Riihimäellä ja muutamilla pienemmillä paikkakunnilla suoritettiin pienehköjä paikalliskaapelitöitä.

Turun uuden asemarakennuksen heikkovirtalaitteiden asennustyöt kokonaisuudessaan saatettiin loppuun. Aseman liikenteelle ottamista varten asennettiin paikoilleen tarvittavat virtalähteet, kytkin- ja koetelineet sekä keskuslaitteet. Useilla haara-asemilla suoritettiin erinäisiä viestiliikenteen muuttamisesta johtuvia kytkentöjä.

Pylväsrivistöjen korjaustöiden yhteydessä vaihdettiin 9 291 kpl viestipylväitä, 2 072 kpl tyvenvahvikkeita ja 16 018 kpl rikottuja eristimiä sekä tehtiin 20 618 jatkosta. Erikoista huomiota korjaustöiden yhteydessä kiinnitettiin pylväsrivistöjen tukemiseen haruksilla mahdollisten kaatumisten varalta. Rataosalla Pasila—Turku ja Haapamäki—Jyväskylä suoritettiin ns. osittainen pylväiden taajennus, jossa ainoastaan kaikki risteyspylväät pystytettiin tarkoin mitatuille paikoilleen, ja välipyloväät pystytetään vasta korjaustöiden yhteydessä seuraavina vuosina.

Vuoden 1940 aikana rakennettiin lennätinjohtoa 183 l/km, puhelinjohtoa 622 l/km, asennettiin 20 kpl lennätinkoneita, 10 kpl puhelinkeskuskoneita, 152 kpl puhelinkoneita eri liikennepaikoille ja suoritettiin 4 501 km pitkän viestipylväsrivistön kunnossapito.

Saapuneiden risteilylupa-anomusten johdosta annettiin vuoden kuluessa rautatiehallituksen päätöksellä lupa 103 vahvavirtajohtoristeilyn rakentamiseen ja 8 uusimiseen sekä 30 heikkovirtajohtoristeilyn rakentamiseen. Asetelma-anomusten johdosta annettiin 25 tapauksessa lupa valaistusjohtojen ja 8 tapauksessa puhelinjohtojen asentamiseen rautatiealueella oleviin rakennuksiin.

*Liikkuva kalusto
ja sen tarveaine-
kulutus, kone-
pajat ja sähkö-
laitteet.*

Risteilytarkastuksia suoritettiin sähköteknillisen toimiston toimesta 5 ja ratainsinöörien toimesta 11.

Vr:n omien sähkövoima- ja muuntoasemien käyttötarkkailua jatkettiin sähköteknillisessä toimistossa entiseen tapaan, samoin valvottiin liikennepaikkojen sähkönkulutusta.

Vaunuvalaistus-sähkölaitteiden käyttö- ja hoito-ohjeista O. N:o 1263 ilmestyi uusi, täydennetty ja tarkistettu painos.

V. Varastot ja hankinnat.

*Varastot ja
hankinnat.*

Varastot. Sodan päätyttyä joutui suuri osa Viipurin varastojakson aluetta rajan ulkopuolelle ja kertomusvuonna toimitetussa valtionrautateiden uudessa jaksojaossa liitettiin jäljelle jäänyt osa Kuopion ja Oulun varastojaksoihin. Valtionrautateiden varastoissa olevien tavaroiden keskimääräinen varastoarvo oli vuonna 1940 182 422 700 markkaa, josta määrästä eri varastojen osalle oli Helsingin 11 763 900, Pasilan 65 601 700, Turun 21 159 700, Vaasan 14 796 700, Oulun 26 014 500 ja Kuopion varastossa 43 086 200 markkaa. Tarveaineita otettiin varastoista käytettäväksi 411 456 000 markan arvosta ja myytiin muille valtionlaitoksille sekä yksityisille 64 986 800 markan arvosta.

Hankinnat. Kaikkiaan ostettiin varastoihin tavaraa 440 445 200 markan arvosta. Ulkomailta tuotettiin seuraavat määrät tavaroita:

	Määrä, tonnia	Arvo, mk
Kivihiliä ja koksia	60 300	39 809 300
Pyöräkertoja ja pyöränrenkaita	300	1 500 000
Rautaa ja rautalevyjä	1 800	8 390 300
Öljyä	2 700	10 221 700
Sekalaisia tarveaineita	—	6 801 300
	Yhteensä mk	66 722 600

Edellämainitusta 60 300 tonnin kivihili- ja koksimäärästä on myyty muille valtionlaitoksille n. 14 600 tonnia kivihiliä, raha-arvoltaan n. 9 640 000 markkaa. Kotimaasta on edellämainittujen määrien lisäksi ostettu muille valtionlaitoksille toimitettavaksi n. 850 tonnia koksia, arvoltaan n. 830 000 markkaa, josta tavarasta hankkijat ovat antaneet laskunsa suoraan tavaran vastaanottajille.

Tammikuun 26 päivänä 1940 annetulla asetuksella säädettiin, että rautatiehallituksen varasto-osastoon kuuluvan puutavaratoimiston tuli toimia puutavaran hankintaa ja jakelua sekä niiden järjestämistä koskevilla asioilla väliaikaisesti kansanhuoltoministeriön alaisena ja että toimiston tuli hoitaa sille kuuluvat valtionrautateiden hallintoa koskevat tehtävät ja sen ohella huolehtia polttopuiden ja tarvittaessa muun puutavaran hankinnasta ja jakelusta valtion ja muiden yhdyskuntien sekä yhteisöjen ja yksityisten tarpeisiin, kuitenkin niin, että toimiston oli ensisijaisesti huolehdittava valtionrautateiden puutavaratarpeen tyydyttämisestä. Tämä kansanhuoltoministeriön alainen rautatiehallituksen puutavaratoimisto aloitti toimintansa helmikuun 1 päivänä 1940.

Valtionrautateiden varastot ovat vuonna 1940 vastaanottaneet 1 886 660 m³ halkoja, josta määrästä yksityiset hankkijat ovat toimittaneet 210 878 m³, metsähallitus 5 834 m³, yllämainittu kansanhuoltoministeriön alainen rautatiehallituksen puutavaratoimisto 1 006 281 m³, rataosasto 5 709 m³ sekä valtionrautateiden puutavaraliike 657 958 m³. Viimemainitusta erästä on valtionrautateiden omilla aluksilla laivattuja halkoja 552 121 m³.

Varastot ja hankinnat.

Ratapölkkyjä on ostettu v. 1940 156 014 kpl, joista 85 971 kpl oli 10 tuuman, 51 693 kpl 9 tuuman ja 18 350 kpl 8 tuuman paksuisia. Näistä on mainittu rautatiehallituksen puutavaratoimisto luovuttanut 76 197 kpl, valtionrautateiden puutavaraliike 21 520 kpl ja yksityiset hankkijat 58 297 kpl.

Hirsiä on v. 1940 ostettu 334 550 jm. Näistä ovat yksityiset hankkijat luovuttaneet 128 147 jm ja rautatiehallituksen puutavaratoimisto 206 403 jm.

Roikonkosken sahalta ja sen Mikkeliin evakuoidusta varastosta on vuonna 1940 lähetetty seuraavat määrät sahatavaraa ym. valtionrautateiden tarpeisiin: lautoja ja lankkuja 5 259 m³, parruja ja pelkkoja 271 m³, hirsiä 504 jm, särmämätöntä sahatavaraa 1 712 jm, rimoja 8 981 jm, sysiä 6 301 hl, hylkylautoja 452 tusinaa, tukkeja 4 292 j³, puukiiloja (raiteen-) 46 267 kpl ja puunauloja (raiteen-) 5 000 kpl.

Sittenkuin kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö rautatiehallituksen tekemästä esityksestä oli oikeuttanut rautatiehallituksen nostamaan polttoturvetta Konnunsuolta, vuokrasi rautatiehallitus vankeinhoitovirastolta siihen tarvittavat alueet Konnunsuon keskusvankilan hallintoon kuuluvasta osasta sanottua suota. Työt aloitettiin toukokuun 27 päivänä ja lopetettiin lokakuun 31 päivänä. Työssä oli keskimäärin 94 työläistä päivää kohti. Tänä aikana valmistettiin 2 turpeennostokonetta käyttäen n. 2 500 tonnia polttoturvetta. Heinäkuun 3 päivänä oikeutti kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö rautatiehallituksen laajentamaan polttoturpeen valmistusta ja sitä varten hankkimaan lisää 6 turpeennostokonetta, joiden avulla arvioidaan voitavan seuraavina vuosina valmistaa n. 20 000 tonnia polttoturvetta vuodessa.

Laboratorio. Hankintatoimiston laboratoriossa on vuonna 1940 tutkittu 635 tavara- ja ainenäytettä.

VI. Liikenne.

Yleiset liikennemääräykset. Valtionrautateille huhtikuun 26 päivänä 1929 annettuun liikennesääntöön lisämääräyksineen tehtiin toimintavuoden aikana muutoksia ja lisäyksiä sikäli, että kyseellisen julkaisun 54 §:n 8 kohta, 56 § ja 60 §:n 2 kohta muutettiin asetuksella (12/4—40) sekä 45 §:n 1, 46 §:n 2, 49 §:n 4, 54 §:n 4, 60 §:n 1 ja 2, 64 §:n 2 ja 3 ynnä 65 §:n 10 ja 11 lisämääräys rautatiehallituksen päätöksellä (25/4—40) toisin kuuluviksi, minkä ohella 55 §:än liitettiin niinikään rautatiehallituksen päätöksellä (25/4—40) uusi 4:s lisämääräys erinäisten eläinten kuljetuksesta häkissä, korissa tai muunlaisessa päällyksessä.

Liikenne.

Liikenne.

Pistoturpeen kuljetus. Rautatiehallituksen tekemästä esityksestä suostui kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö huhtikuun 26 päivänä siihen, että ns. pistoturvetta (suosta nostettua ja sellaisenaan kuivattua turvetta), joka tulenarkuuden puolesta saattoi olla verrattavissa liikennesäännön I liitteen 8 §:n 1 momentissa lueteltuihin tavaralajeihin, saatiin toistaiseksi kuljettaa valtionrautateilla avovaunussa ilman vaununpeitteitä kautta vuoden noudattamalla samoja määräyksiä, jotka olivat voimassa paaleihin puristettujen heinien ja olkien kuljetukseen nähden syys—huhtikuun aikana, sekä ehdolla, että lähettäjä, jättäessään tavaran rautateitse kuljetettavaksi, antoi lähetysasemalle kirjallisen sitoumuksen olla vaatimatta korvausta rautatielaitokselta, jos turvelähetys rautatiekuljetuksen aikana tavalla tai toisella turmeltuu sen vuoksi, että kuljetus suoritetaan ilman vaununpeitettä.

Valtionrautateiden mainostoiminta. Sodan ja sen jälkiseurausten johdosta oli mainonta melkein koko vuoden pysähdyksissä, lukuunottamatta puhtaasti tiedoitusluontoista toimintaa. Viimemainitusta on erikoisesti mainittava; että Helsingin, Turun, Tampereen, Vaasan, Kuopion ja Oulun tärkeimpien sanomalehtien kanssa tehtiin helmikuussa uudet sopimukset aikataulun säännöllisestä julkaisemisesta; supistuneiden määrärahojen takia oli muiden paikkakuntien sanomalehdet jätettävä julkaisuohjelmasta pois. Tiedoitusluontoisen toiminnan yhteydessä välitettiin sanomalehdille uutisaineistoa pitkin vuotta.

Varsinainen mainonta voitiin aloittaa vasta syksyllä. Silloin käytiin käsiksi edellisenä syksynä kesken jääneeseen mainontaan kiitotavaran tunnetuksi tekemiseksi. Suunnitelmaan sisältyi ilmoitussarja ja selostusvihkosten jako. Joulun edellä julkaistiin sarja ilmoituksia joulupakettien lähettämisestä rautateitse. — Ikkunamainontaa harjoitettiin matkatoimistojen käytettäväksi asettamissa näyteikkunoissa kevästä alkaen.

Erilaisia painotuotteita, selostusvihkosia ja -lehtisiä sekä julisteita valmistettiin vuoden kuluessa yhteensä 45 750 kpl, minkä lisäksi Helsingin, Turun ja Tampereen ympäristöjen paikallisaikatauluja jaettiin 88 000 kpl.

Mainontaan käytettiin v. 1940 kaikkiaan mk 229 027: 90 ja korvauksiin aikatauluilmoituksista mk 220 004: —.

Epäsäännöllisyydet matkustajajunaliikenteessä. Kun sekä rautateitä säännöllisesti käyttävien liikennöitsijäin että yksityisten matkustajain ja erikoisesti eduskuntapiireihin kuuluvien henkilöiden taholta oli esitetty valituksia sen johdosta, että matkustajajunaliikenne valtionrautateilla oli vielä kaksi kuukautta rauhanaikaisiin olosuhteisiin palautumisen jälkeen varsin epäsäännöllistä, rautatiehallitus antoi toukokuun 16 päivänä liikennejaksojen päälliköille ym. asianomaisille tarpeelliset määräykset sanottujen epäsäännöllisyyksien syiden poistamiseksi sekä kehoitti jaksopäälliköitä jälleen määräämään juniin virkamiehiä toimittamaan junatarkastuksia aikaisemmin annettuja neuvoja ja ohjeita noudattaen.

Järjestyksenpito junissa ja asemaravintoloissa. Sen johdosta, että matkustavan yleisön ja erinäisten valtion viranomaisten puolelta oli tehty useita valituksia junissa vallitsevasta rauhattomuudesta, sattuneista tappeluista ja mitä vakavalaatuisimmista pahoinpitelyistä, jotka olivat olleet seurauksena siitä,

että matkustajat olivat junassa nauttineet mukanaantuomia väkijuomia ja päihdyttyään alkaneet riidellä keskenään, ja kun kaikki tämä oli ollut omiaan mitä suurimmassa määrin häiritsemään järjestystä ja toisten matkustajien rauhaa, vieläpä uhkaamaan heidän turvallisuuttaankin, antoi rautatiehallitus syyskuun 27 päivänä liikennejaksojen päälliköille tarpeelliset määräykset toimenpiteistä tällaisen asiantilan ja kurittomuuden ehkäisemiseksi. Erikoisesti kiinnitti rautatiehallitus tällöin huomiota asemaravintoloissa harjoitettavan oluen anniskeluun ja antoi varsin tiukkoja ja yksityiskohtaisia määräyksiä siitä, miten oluen anniskelu sanotuissa ravintoloissa oli järjestettävä.

Rautateiden kotiinkuljetustariffit. Syyskuun 26 päivänä rautatiehallitus vahvisti uudet kotiinkuljetustariffit noudatettaviksi seuranneen lokakuun 1 päivästä lukien.

Asemaravintolain hinnastot. Tehtyjen anomusten johdosta rautatiehallitus suostui joulukuun 27 päivänä siihen, että asemaravintoloissa ja -kahviloissa saatiin tammikuun 1 päivästä 1941 lukien toistaiseksi ja kunnes toisin määrätään noudattaa rautatiehallituksen samalla vahvistamaa uutta hinnastoa, jossa erinäisten annosten hintoja oli jonkin verran korotettu.

Vaununpeitteiden etsintä ja luetteloiminen. Syyskuun 30 päivälle päivättyssä käskylehdessä liikenneosaston johtaja määräsi valtionrautateiden omistamien vaununpeitteiden etsinnän ja luetteloimisen toimitettavaksi seuranneen lokakuun 28 päivänä ja antoi samalla yksityiskohtaiset ohjeet ja määräykset tätä tehtävää varten.

Muutoksia liikennepaikkojen hoidon suhteen. Rautatiehallituksen toimintavuoden aikana tekemillä päätöksillä tehtiin liikennepaikkojen hoidon suhteen osin vuosien 1939—1940 sotaa seuranneesta rauhasta johtuvina sekä osin liikennepaikoilla esiintyvän liikenteen laadusta ja laajuudesta aiheutuvina toimenpiteinä muutoksia sikäli:

että Haapajärven neljännen luokan asema ja Vainikkalan viidennen luokan asema ynnä Kaukopään pysäkki korotettiin kolmannen luokan asemiksi;

että Heinäveden, Kantalan, Matkun, Petäjäveden, Sydänmaan ja Tohmajärven viidennen luokan asemat, Runnin, Viirijärven ja Voikan pysäkit ynnä Vallilan laiturivaihte korotettiin neljännen luokan asemiksi, tullen Matkun asema kuitenkin myöhemmin jälleen palautetuksi aikaisempaan viidenteen luokkaan;

että Pikkaralan, Tuurin, Venetmäen ja Vuokatin pysäkit korotettiin viidennen luokan asemiksi;

että Hytin, Kelvän, Kotalan, Kovesjoen, Kuovilan, Lapinnevan, Liperin, Muukon, Niittylahden, Onkamon, Paukkajan, Pääskylahden, Risteen, Siikamäen, Syrjän, Viekin ja Vuohijärven laiturivaihteet korotettiin pysäkeiksi, tullen kuitenkin Kuovila, Lapinneva ja Niittylahti myöhemmin jälleen alennetuiksi laiturivaihteiksi;

että Hanhisuon seisake, Myllykankaan laiturit sekä Rantoon seisake ja samanniminen laiturit korotettiin laiturivaihteiksi; sekä

että Haaviston, Kaiskon ja Pattijoen laiturit alennettiin seisakkeiksi.

Liikenne.

Valtionrautateiden autoliikenne. Autoliikennettä, joka jakaantuu kahteen ryhmään, tavarain kuljettamiseen vastaanottajien kotiin ja linjaliikenteeseen, on vuosi vuodelta laajennettu. Mutta sota ja siitä johtunut moottoriajoneuvojen polttoaineen, bensiinin, puute pakotti supistamaan linjaliikenteen harjoittamista vuoden 1940 aikana.

Senjohdosta, että Porin Pikatoimisto-niminen toiminimi lopetti huhtikuun 23 päivänä 1931 tehdyssä sopimuksessa N:o 1253/2117 sanotun toiminimen tehtäväksi Porissa annetun kappaletavaralähetysten kuljetuksen vastaanottajien kotiin, järjestettiin tavaroiden kuljetus Porin asemalta vastaanottajien kotiin ja kotoa asemalle siinä laajuudessa kuin liikennesäännön 82 §:ssä määrätään tapahtuvaksi syyskuun 13 päivästä 1940 lukien rautatien autoa ja henkilö-kuntaa käyttäen. Vuoden 1939 alussa Viipurissa aloitettu tavaroiden kuljettaminen vastaanottajien kotiin oli sotatilanteen vuoksi lopetettava jo helmikuussa 1940. Kysymyksessä olevan toimintavuoden päättyessä tavaroiden kotiin-kuljetus oli järjestetty 31 eri liikennepaikalla.

Linja-autoliikenne, niin henkilö- kuin tavaraliikennekin, oli heti sodan puhjettua lopetettava Valkjärven—Taipaleen, Valkjärven—Hatakalan ja Pitkärannan—Salmin autolinjoilla. Samanaikaisesti lopetettiin bensiinin puutteen vuoksi henkilöliikenteen harjoittaminen Rautjärven—Ilmeen, Kaulirannan—Tornion, Kaulirannan—Lappeen, Vuokatin—Kajaanin, Sotkamon—Maanselän ja Sotkamon—Pohjaslahden linjoilla sekä tavaroiden kuljettaminen Helsingin—Kotkan autolinjalla.

Toimintavuoden aikana on autoliikennettä, niinikään bensiinin niukkuuden vuoksi, huomattavasti supistettu Lohjan—Siuntion ja Kaulirannan—Muonion autolinjalla. Rauhanteon jälkeen jäivät autolinjat Lahdenpohja—Jaakkima, Lahdenpohja—Huuhanmäki ja Sortavala—Läskelä—Suistamo valtakunnan uuden rajan toiselle puolelle.

Kun Elisenvaaran asema joutui Neuvostoliiton puolelle eikä ollut suoraa junayhteyttä Virasojan—Simpeleen rataosalta Parikkalan—Savonlinnan rataosalle järjestettiin huhtikuun 25 päivästä 1940 lukien toistaiseksi autoliikenne Simpeleen ja Parikkalan välille.

Autoyhdysliikenne. Kun autoliikenteen harjoittajat eivät ole voineet säännöllisesti harjoittaa liikennettä, on vuonna 1932 aloitettu ja vuodesta vuoteen kehitetty yhdysliikenne sotatilanteen ja bensiininpuutteen vuoksi supistunut vuonna 1940 miltei olemattomaksi. Yhdysliikenneautojen kulkuvuorojen aikatauluja ei ole voitu julkaista tämän toimintavuoden aikana.

Tavarain puuttuminen ja liiketavarat. Sellaisia tiedusteluasioita, joiden johdosta tiedustelujaoston on täytynyt ryhtyä toimittamaan tutkimuksia, kertyi toimintavuoden aikana 9 022. Vertailun vuoksi mainittakoon, että vuonna 1938 oli vastaavien asioiden lukumäärä ainoastaan 966. Lisäys on siis ollut lähes kymmenkertainen. Näin huomattava lisäys on johtunut sekä sodanaikaisesta liikenteestä ja sodan päätyttyä vallinneesta kaaosmaisesta tilanteesta, jossa jouduttiin siirtämään tavaraa Neuvostoliitolle luovutetulta alueelta, että myöhemmin tapahtuneesta siirtoväen tavarain kuljetuksesta paikasta toiseen. Siirrettäessä tavaraa luovutetulta alueelta kuormattiin se vaunuihin varustamatta lähetyksiä osoitteilla eikä aina ehditty kirjoittaa edes kuljetuskirjojakaan.

Liikatarvaroiden lukumäärä, joka toimintavuonna oli 3 521, on lisääntynyt vuoteen 1938 verraten 3 067:llä. Rautatielle on siis joutunut tavaraa osoitteetomana tai virheellisellä osoitteella varustettuna huomattava määrä. Liikatarvaroiden selvittely ja niiden toimittaminen omistajille on vaatinut runsaasti aikaa ja työtä eikä läheskään kaikelle liiketarvaralle ole onnistuttu löytämään omistajaa.

Vahingoittunut tavara. Tavaroiden vahingoittumisesta saapui tiedustelujaostolle toimintavuoden aikana 2 720 ilmoitusta. Vuonna 1938 vahinkotapausten lukumäärä oli 2 574. Poikkeuksellisesta tilanteesta huolimatta vahinkotapaukset eivät ole lisääntyneet samassa määrin kuin tavaroiden puuttumiset.

Viivästyneet kuljetukset. Tavaralahetysten kuljetuksen viivästymisestä ynnä muista tavarankuljetusta kohdanneista epäsäännöllisyyksistä saapuneiden ilmoitusten johdosta on niinkään toimitettu tutkimuksia. Näitä ilmoituksia oli toimintavuonna 1 759.

Korvausanomukset. Tavarankatoamisesta ja vahingoittumisesta sekä viivästyneestä kuljetuksesta ym. tavarankuljetusta kohdanneista epäsäännöllisyyksistä johtuneita korvausanomuksia käsiteltiin vuoden 1940 aikana 777 kappaletta.

Perimätön tavara. Tiedustelujaoston toimesta toimitettiin Helsingissä toimintavuoden aikana 4 huutokauppaa, joihin määräysten mukaan asemilta lähetettiin erilaatuiset perimättömät- ja löytötavarat myytäviksi. Myyntierä oli huutokaupoissa yhteensä 2 137. Myös asemilla suoritettiin mainitunlaisten tavaroiden myyntejä, joista tiedustelujaostolle lähetettyjä tilejä kertyi vuoden kuluessa 590 kappaletta.

Perimättömien matkatavaroiden tarkkailua varten saapui tiedustelujaostolle eri asemilta toimintavuonna 733 ilmoitusta.

Luovutetulta alueelta muualle siirtyneiltä on saapunut kirjallisia kyselyjä harhateille joutuneista tavaroista. Näiden kyselyjen johdosta on tiedustelujaosto toimittanut tutkimuksia ja on tutkimusten tuloksista, olkoon se ollut myönteinen tai kielteinen, lähetetty jokaiselle kirjallinen vastaus. Tällaisia kyselyjä on vuoden 1940 aikana saapunut 965 kappaletta.

Aikataulut. Toukokuun 15 päivänä 1939 vahvistettu aikataulu N:o 108 oli voimassa myös vuoden 1940. Sota-aikana, vuoden alusta alkaen, oli juna-kulku kuitenkin järjestetty erikoisajataulun mukaan, jolloin henkilöjunien lukumäärää oli suuresti supistettu. Vasta sodan loputtua voitiin vähitellen siirtyä rauhanaikaiseen aikatauluun, kuitenkin erinäisin supistuksin ja muutoksin, johtuen se muutamien rataosien luovutuksesta rauhanteossa.

Huutokosken—Viinijärven—Joensuun välille asetettiin 3 henkilöjunaparia ja ulotettiin ne Pieksämäeltä lähteviksi. Toukokuun 5 päivästä asetettiin rataosalla Kontiomäki—Hyrynsalmi kulkuun toinen sekajunapari etupäässä sotilasviranomaisten vaatimuksesta. Kesäkuun alusta muutettiin henkilöjunien aikataulu rataosalla Kouvola—Simpele osaksi uudelleen, ja pikajunapari N:ot 13/14, joka aikaisemmin oli kulkenut Helsingin ja Viipurin välillä, asetettiin kulkuun Helsingistä Kuopioon, jonka johdosta myöskin paikallisuontoisia junia oli muutettava Kouvolan ja Pieksämäen välillä.

Liikenne.

Erinäisistä syistä täytyi sodan jälkeen muutamien junien aikatauluja hidastuttaa, sillä matkustajien lisäyksen johdosta junat tulivat liian suuriksi eivätkä voineet noudattaa aikaisemmin niille vahvistettuja aikatauluja.

VII. Tariffit.

Tariffit.

Valtionrautateiden tariffisäännöstä annetun asetuksen muuttaminen. 6 p:nä syyskuuta annetulla asetuksella määrättiin, että valtionrautateiden tariffisäännössä mainitut kuljetusmaksut, rautatiehallituksen vahvistamia lukuunottamatta, oli toistaiseksi korotettava pääasiassa 10 % 1 päivästä lokakuuta 1940 alkaen.

Suomalais-venäläinen tavara-, henkilö-, matkatavara- ja kiitotavarayhdysliikenne. 27 p:nä syyskuuta annetuilla asetuksilla säädettiin, että Suomen Tasavallan ja Sosialististen Neuvostotasavaltain Liiton kesken Moskovassa 6 p:nä syyskuuta 1940 allekirjoitettu sopimus ja tariffi rautateitse tapahtuvasta tavara-, henkilö-, matkatavara- ja kiitotavarayhdysliikenteestä tulevat voimaan 1 p:nä lokakuuta 1940.

Kauttakulkuliikenne. 11 p:nä lokakuuta säädettiin asetus Ruotsin ja Sosialististen Neuvostotasavaltain Liiton välisestä tavarain kauttakulkuliikenteestä Suomen valtionrautateilla.

Rahti- ym. alennukset. Tammikuun 10 p:nä rautatiehallitus myönsi Oy Finlayson-Forssa Ab:lle 10 % alennuksen niiden kankaiden kuljetusmaksuista, jotka tämä päällystämättöminä vaunukuormin lähettää Humppilasta Puuvilla-tehtaitten Myyntikonttorin keskusvarastoon Tampereella.

Tammikuun 10 p:nä rautatiehallitus myönsi vuodeksi 1940 Sokeain Keskusliitolle 50 %:n alennuksen niiden tavaralähetysten kuljetusmaksuista, jotka tämä lähettää jäsenjärjestöilleen tai yksityisille sokeille ja päinvastoin. Samoin rautatiehallitus myönsi vuodeksi 1940 Kirjoja Sokeille-nimiselle yhdistykselle 50 %:n alennuksen niiden kirjalähetysten kuljetusmaksuista, jotka tämä lähettää yksityisille sokeille ja päinvastoin.

Tammikuun 18 p:nä rautatiehallitus määräsi, että kuljetusmaksut laatikko-laudoista, jotka katetuissa vaunuissa vaunukuormin lähetetään vientisatamiin maasta vietäviksi, lasketaan avovaunutariffin mukaan peitemaksu lisättynä. Alennus oli voimassa vuoden 1940 aikana.

Helmikuun 14 p:nä rautatiehallitus myönsi Akateemiselle Ilmasuojeluyhdistykselle 50 %:n alennuksen täysin vaunukuormin rahditettavan romuraudan, -pellin, jätepaperin ja lumppujen kuljetusmaksuista sekä määräsi, että milloin yksinomaan peltiromua lähetetään täyteen kuormatuissa avovaunuissa, kuljetusmaksut lasketaan luokan 10 ja tavaran todellisen painon mukaan, kuitenkin vähintään 7 500 kg:lta 2-akselista ja 15 000 kg:lta 4-akselista vaunua kohden. Alennus myönnettiin myös vähimmistä maksuista ja oli voimassa 19/2 alkaen vuoden loppuun.

Helmikuun 16 p:nä rautatiehallitus myönsi Metsänomistajain Metsäkeskus Oy:lle sellaisen alennuksen polttopuiksi Helsinkiin lähetettävälle kaivospuille, että rahti 20/2—31/5 välisenä aikana lasketaan havuhalkotariffin mukaan.

Helmikuun 16 p:nä rautatiehallitus myönsi Oy Arabia Ab:lle sellaisen alennuksen Sörnäisistä Tornion kautta maasta vietävälle talousfajanssille, että se vaunukuormalähetyksinä rahditetaan 2. luokan mukaan. Alennus oli voimassa 20/2—15/5 välisen ajan.

Maaliskuun 1 p:nä rautatiehallitus myönsi Metsähallituksen polttopuiksi lähettämille kaivos- ja sulfiittipuille sellaisen alennuksen, että se saadaan rahdittaa havuhalkotariffin mukaan vuoden 1940 loppuun saakka.

Maaliskuun 7 p:nä rautatiehallitus myönsi Metsähallituksen toimesta Lylyn, Suolahden, Lievestuoreen ja Haapajärven asemilta sekä mahdollisesti myös Oksavan laiturivaihteelta Tornion kautta Narviikiin lähetettävälle paalupuille 50 %:n alennuksen kuljetusmaksuista.

Huhtikuun 16 p:nä rautatiehallitus myönsi Österbottens Trä Ab:lle sellaisen alennuksen polttopuiksi Ykspihlajasta ja Leppäluodosta Vaasaan sekä rataosalta Mäntyluoto—Virrat Tampereelle lähetettävälle propseille, että rahti 20/4 alkaen vuoden 1940 loppuun saakka lasketaan havuhalkotariffin mukaan.

Huhtikuun 23 p:nä rautatiehallitus suostui kalkkikivijauheelle ja maatalouskalkille rautatiehallituksen kirjeessä n:o 2719/6108, 25/11—39, myönnetyn 10 %:n alennuksen voimassaoloajan pidentämiseen kesäkuun 15 päivän 1940 loppuun.

Huhtikuun 23 p:nä rautatiehallitus myönsi H. O. Elmgrenille sellaisen rahtialennuksen Pietarsaaresta, Kokkolasta, Raahesta, Kemistä ja Torniota Helsinkiin tai lähiasemille polttopuiksi lähetettävälle kaivos- ja sulfaattipuille, että ne touko—syyskuun aikana rahditetaan havuhalkotariffin mukaan.

Huhtikuun 30 p:nä rautatiehallitus myönsi Ernst Lardotille sellaisen rahtialennuksen rataosilta Virasoja—Simpele ja Savonlinna—Parikkala Helsinkiin polttopuiksi lähetettävälle kaivospuille ja muulle lyhyelle pyöreälle puutavaralle, että ne 6/5—31/8 välisenä aikana saadaan rahdittaa havuhalkotariffin mukaan.

Huhtikuun 30 p:nä rautatiehallitus myönsi Suomen Saha- ja Pyöreäpuutavara Oy:lle sellaisen rahtialennuksen polttopuiksi Helsinkiin rataosilta Kouvola—Hamina, Helsinki—Lappeenranta ja Helsinki—Haapamäki—Seinäjoki lähetettävälle mäntypropseille, että ne 6/5 lukien vuoden 1940 loppuun saadaan rahdittaa havuhalkotariffin mukaan.

Toukokuun 3 p:nä rautatiehallitus myönsi Tikkurilan Silkki Oy:lle sellaisen alennuksen Haapajärven asemalta ja Parkkiman laiturivaihteelta Tikkurilaan polttopuiksi lähetettävälle faneeripuille, että ne saadaan rahdittaa koivuhalkotariffin mukaan.

Toukokuun 8 p:nä rautatiehallitus myönsi OY Weilin & Göös AB:lle sellaisen alennuksen polttopuiksi Helsinkiin Lievestuoreen, Hankasalmen, Iisveden, Varkauden, Niemisjärven, Leppälahden, Sauvamäen, Naarajärven, Airakselan ja Sopun liikennepaikoilta lähetettävälle mäntysulfaattipuille, että ne 30/9 1940 saakka saadaan laskea havuhalkotariffin mukaan.

Toukokuun 8 p:nä rautatiehallitus myönsi Uusi Pesula Oy:lle sellaisen alennuksen polttopuiksi Helsinkiin Pöljän ja Paltasen liikennepaikoilta lähetettävälle mäntypropseille, että ne 31/8 1940 saakka saadaan rahdittaa havuhalkotariffin mukaan.

Tariffit.

Toukokuun 8 p:nä rautatiehallitus määräsi, että toukokuun 15 p:stä 1940 lukien vuoden loppuun pikatavarana kuljetettavien metsäpuuntaimien kuljetusmaksut on laskettava luokkien A I 1 mukaan.

Toukokuun 14 p:nä rautatiehallitus myönsi Jorgen Burud Oy:lle sellaisen alennuksen polttopuiksi Helsinkiin ja Sörnäisiin Iisveden, Suonenjoen, Heinolan, Hankasalmen ja Leppälahden liikennepaikoilta lähetettävälle kaivosprosseille, että ne saadaan 18/5 lukien vuoden 1940 loppuun rahdittaa havuhalkotariffin mukaan.

Toukokuun 14 p:nä rautatiehallitus myönsi Puukeskus Oy:lle sellaisen alennuksen selluloosapuiden ja kaivospölkkyjen kuljetusmaksuista, että, jos niitä polttopuiksi lähetetään Koskenkorvan, Turun, Rajamäen ja Helsingin asemille, Joensuun, Kaltimon, Jakokosken, Uimaharjun, Sysmäjärven, Ylämyllyn, Onttolan, Tohmajärven, Komun, Runnin ja Haminan liikennepaikoilta, kuljetusmaksut lasketaan 18/5 lukien vuoden 1940 loppuun havuhalkotariffin mukaan.

Toukokuun 18 p:nä rautatiehallitus myönsi H. O. Elmgrenille sellaisen alennuksen polttopuiksi Oulusta Helsinkiin tai sen lähiasemille lähetettävälle kaivos- ja sulfaattipuille, että niiden kuljetusmaksut 22/5—30/9 välisenä aikana saadaan laskea havuhalkotariffin mukaan.

Toukokuun 18 p:nä rautatiehallitus myönsi Oy Yhtyneet Sahat-nimiselle yhtiölle sellaisen alennuksen polttopuiksi Helsinkiin, Tampereelle ja Vaasaan Ykspihlajan, Lapaluodon, Lapin, Vihannin, Kilpuan ja Oulaisten liikennepaikoilta lähetettävälle kaivospuille, että ne saadaan 22/5 lukien vuoden loppuun rahdittaa havuhalkotariffin mukaan.

Toukokuun 18 p:nä rautatiehallitus pitensi Metsäkeskus Oy:lle kirjelmässään n:o 231/573, 16/2—40, myöntämänsä polttopuiksi Helsinkiin lähetettävien kaivospuiden rahtiedun voimassaoloajan vuoden 1940 loppuun.

Toukokuun 24 p:nä rautatiehallitus myönsi R. Katz'ille sellaisen alennuksen polttopuiksi Helsinkiin Kaulirannan, Nuotiorannan, Kannuksen, Ylivieskan, Pietarsaaren, Ristijärven ja Kontiomäen liikennepaikoilta lähetettävälle kaivospuille, että niiden kuljetusmaksut 28/5 alkaen vuoden 1940 loppuun saadaan laskea havuhalkotariffin mukaan.

Toukokuun 24 p:nä rautatiehallitus määräsi, että niiden selluloosapuiden ja kaivospölkkyjen kuljetusmaksut, jotka Puukeskus Oy polttopuiksi lähettää Koskenkorvan, Turun, Rajamäen, Helsingin ja Kotkan asemille seuraavilta liikennepaikoilta: Pyhäsalmi, Vuoksenniska, Lappeenranta, Mikkeli, Hillossensalmi, Voikoski, Savonlinna, Mäntyharju, Varkaus, Pieksämäki, Suonenjoki ja Kuopio, on 28/5 alkaen vuoden 1940 loppuun laskettava havuhalkotariffin mukaan.

Toukokuun 28 p:nä rautatiehallitus määräsi, että niiden jalkapropsien kuljetusmaksut, jotka Tikkurilan Silkki O/Y polttopuiksi lähettää Tikkurilaan seuraavilta liikennepaikoilta: Suonenjoki, Salminen, Kolkontaipale, Varkaus ja Kerma, on 31/5—31/12—40 välisenä aikana laskettava havuhalkotariffin mukaan.

Toukokuun 28 p:nä rautatiehallitus määräsi, että niiden kaivos- ja sulfiittipuiden kuljetusmaksut, jotka P. Odrischinsky lähettää polttopuiksi Helsinkiin rataosalta Heinola—Lahti, on 31/5—31/12-40 välisenä aikana laskettava havuhalkotariffin mukaan.

Toukokuun 28 p:nä rautatiehallitus määräsi, että niiden propsien ja sulfiittipuiden kuljetusmaksut, jotka AB Karl Nars OY lähettää polttopuiksi Pietarsaaren, Kokkolan, Raahen, Kemin ja Tornion asemilta Vaasaan ja Vaskiluotoon, on 31/5—31/12-40 välisenä aikana laskettava havuhalkotariffin mukaan.

Toukokuun 28 p:nä rautatiehallitus määräsi, että niiden propsien kuljetusmaksut, jotka Österbottens Trä AB lähettää polttopuiksi Helsinkiin seuraavilta liikennepaikoilta: Alapitkä, Lapinlahti, Kauppilanmäki, Kainunmäki, Sukeva, Kalliomäki, Runni, Honkaranta, Kiuruvesi ja Pyhäsalmi, on 31/5—31/12-40 välisenä aikana laskettava havuhalkotariffin mukaan.

Toukokuun 28 p:nä rautatiehallitus määräsi, että niiden propsien kuljetusmaksut, jotka Österbottens Trä AB lähettää polttopuiksi Ruukista Vaasaan sekä Ykspihlajasta ja Leppäluodosta Tampereelle, on 31/5—31/12—40 välisenä aikana laskettava havuhalkotariffin mukaan.

Kesäkuun 3 p:nä rautatiehallitus määräsi, että sen n. 700 m³ käsittävän kaivosprosimäärän kuljetusmaksut, jotka lähetetään polttopuiksi Raahen Lapaluodosta Kupittaan Saviosakeyhtiölle Turku-Itäiseen, samoin kuin sen n. 500 m³ käsittävän erän kuljetusmaksut, joka samaan tarkoitukseen lähetetään yllä mainituilta liikennepaikoilta Jäkärän Savi OY:lle Jäkärään, lasketaan 5/6 lukien, kunnes mainitut erät on kuljetettu, havuhalkotariffin mukaan.

Kesäkuun 3 p:nä rautatiehallitus määräsi, että, kun vientipuolukoita laati-koissa lähetetään vaunukuormin 2-aksel. avovaunuissa tai niiden puutteessa katetuissa vaunuissa, kuljetusmaksut lasketaan 8 lk. mukaan lähetyksiltä, joiden paino on väh. 5 ton. tai joiden kuljetusmaksut lasketaan väh. tältä painolta. Alennus oli voimassa v. 1940 loppuun.

Kesäkuun 6 p:nä rautatiehallitus määräsi, että niiden puolikuorittujen mäntysulfaattipuiden kuljetusmaksut, jotka Pitkäranta OY rataosalta Lieksa—Kaurila lähettää polttopuiksi Helsinkiin, Turkuun, Tampereelle ja Vaasaan, on 10/5 lukien vuoden loppuun laskettava havuhalkotariffin mukaan.

Kesäkuun 12 p:nä rautatiehallitus määräsi, että Lahden Lasitehtaan tyhjätslasilaatikot saadaan palauttaa tariffisäännön 38 §:n mukaan saapumisajasta riippumatta ja kantaa kuljetusmaksut myös määräasemalla.

Kesäkuun 14 p:nä rautatiehallitus myönsi J. Bassin Puutavaraliikkeelle sellaisen alennuksen Rantasalmen asemalta Helsinkiin polttopuiksi lähetettävälle n. 350 m³ suuruiselle propsierälle, että rahti 17/6 alkaen, kunnes mainittu erä on kuljetettu, lasketaan havuhalkotariffin mukaan.

Kesäkuun 15 p:nä rautatiehallitus suostui siihen, että AB Karl Nars OY:lle myönnettyä sulfaattipuiden rahtialennusta oli sovellettava myös Leppäluodosta, Ykspihlajasta ja Lapaluodosta tapahtuviin kuljetuksiin.

Kesäkuun 15 p:nä rautatiehallitus myönsi Haarlan Paperitehtaalte sellaisen alennuksen Turun satamasta Tampereelle kuljetettavalle merivahingoittuneelle sanomalehtipaperille, että tavara saadaan rahdittaa 9 lk. mukaan.

Kesäkuun 21 p:nä rautatiehallitus myönsi Laatikkoteollisuus ja Puutavara OY:lle sellaisen alennuksen Salmisen asemalta Helsinkiin polttopuiksi lähetettävälle 395 m³ suuruiselle kaivos-, massa- ja paperipuuerialle, että rahti lasketaan havuhalkotariffin mukaan 25/6 lukien vuoden 1940 loppuun.

Tariffit.

Kesäkuun 27 p:nä rautatiehallitus myönsi OY Wager AB:lle sellaisen alennuksen Punkasalmen asemalta Helsinkiin polttopuiksi lähetettävälle 121.6 m³ suuruiselle propsierälle, että rahti lasketaan havuhalkotariffin mukaan 29/6 lukien siksi, kunnes mainittu erä on kuljetettu.

Heinäkuun 5 p:nä rautatiehallitus myönsi Wiik & Höglundille sellaisen alennuksen Kristiinankaupungista ja Kaskisista Helsinkiin polttopuiksi lähetettävälle 1 500 m³ suuruiselle propsierälle, että kuljetusmaksut lasketaan havuhalkotariffin mukaan 8/7 lukien vuoden 1940 loppuun.

Heinäkuun 8 p:nä rautatiehallitus myönsi Thomén Metsätoimistolle sellaisen alennuksen rataosalta Tampere—Inha Turkuun polttopuiksi lähetettävälle kaivospuille, että kuljetusmaksut lasketaan havuhalkotariffin mukaan 10/7 lukien vuoden 1940 loppuun.

Heinäkuun 18 p:nä rautatiehallitus määräsi, että sen n. 2 500 m³ käsittävän kaivospuuerän kuljetusmaksut, jonka Metsänomistajain Metsäkeskus OY lähettää polttopuiksi Lapaluodosta Turkuun, on rahditettava havuhalkotariffin mukaan. Alennus oli voimassa 21/7 alkaen vuoden loppuun.

Heinäkuun 25 p:nä rautatiehallitus myönsi sellaisen rahtiedun tehdasmaisesti valmistetuille puutaloille ja niiden osille, että ne 1/8 alkaen vuoden 1941 loppuun saadaan rahdittaa rahtitavarana avovaunuissa luokkien D V 6 mukaan lisäämällä rahtimaksuun peitemaksu.

Heinäkuun 29 p:nä rautatiehallitus suostui siihen, että myös niiden kaivospuiden kuljetusmaksut, jotka Thomén Metsätoimisto lähettää polttopuiksi rataosalta Inha—Seinäjoki Turkuun, saadaan laskea havuhalkotariffin mukaan. Alennus oli voimassa 10/7 alkaen vuoden loppuun.

Heinäkuun 29 p:nä rautatiehallitus määräsi, että sen n. 550 m³ käsittävän kaivospölkkyerän kuljetusmaksut, jonka Puukeskus OY lähettää polttopuiksi Kintauden asemalta Rajamäelle, on 1/8 alkaen siksi, kunnes mainittu erä on kuljetettu, laskettava havuhalkotariffin mukaan.

Elokuun 24 p:nä rautatiehallitus pitensi aikaisemmissa kirjelmissään 23/4 ja 1/5 H. O. Elmgrenille myönnetyn rahtiedun olemaan voimassa 1/10 alkaen vuoden loppuun.

Elokuun 24 p:nä rautatiehallitus määräsi, että kuljetusmaksut selluloosapuista, jotka Puukeskus OY lähettää polttopuiksi Sysmäjärven, Ahonkylän, Viinijärven, Liperin, Ylämyllyn, Onttolan, Vihtarin, Sarvikummun, Kaarnalammin ja Juojärven liikennepaikoilta Helsingin ja Rajamäen asemille, on syys—joulukuun aikana 1940 laskettava havuhalkotariffin mukaan.

Elokuun 27 p:nä rautatiehallitus määräsi, että sen n. 400 ton. käsittävän meriveden vahingoittaman sulfaattiselluloosamäärän, jonka Suomen Merivakuutus Oy rautateitse lähettää Toppilan satamasta keski- ja etelä-Suomen liikennepaikoille, saadaan rahdittaa luokkien D VI 9 mukaan.

Elokuun 28 p:nä suostui rautatiehallitus pitentämään P. Odrischinskyille 28/5 myöntämänsä rahtiedun voimassa olevaksi 1/10-40 saakka.

Syyskuun 3 p:nä rautatiehallitus määräsi, että kuljetusmaksut propseista, jotka Oy Wager Ab lähettää polttopuiksi Savonlinnasta Helsinkiin, on 3/9—15/10 1940 laskettava havuhalkotariffin mukaan.

Syyskuun 5 p:nä rautatiehallitus myönsi Puuvillatehtaitten Myyntikonttorille 10 % alennuksen erikoisesti sisustetuissa vaunuissa lähetettävälle henkilölle ajalle 10/9—1/10-40 ja tämän jälkeen koroittamattoman kuljetusmaksun mukaisilla rahdeilla Tampereelta Poriin sekä Tampereelta Vaasaan. Alennus on voimassa vuoden 1941 loppuun saakka.

Syyskuun 5 p:nä rautatiehallitus myönsi Rajaseudun Ystävien Liittoon kuuluville yhdistyksille sellaisen rahtiedun rajaseudun väestölle tarkoitetuille lähetyksille, että ruokatavarat, painosta riippumatta, lasketaan 6. lk. mukaan ja muut tavarat luokkien C III 4 mukaan. Alennus oli voimassa v. 1940 loppuun saakka.

Syyskuun 17 p:nä rautatiehallitus myönsi Oy Wager Ab:lle sellaisen rahtiedun 300 m³ käsittävälle, Utajärven, Ahmaksen ym. liikennepaikoilta Helsinkiin polttopuiksi lähetettävälle propseille, että niiden kuljetusmaksut saadaan laskea havuhalkotariffin mukaan.

Syyskuun 19 p:nä suostui rautatiehallitus pitentämään Oy Weilin & Göösille polttopuiksi tarkoitettujen sulfaattipuiden kuljetuksille aikaisemmin myönnetyn rahtiedun olemaan voimassa v. 1940 loppuun.

Lokakuun 7 p:nä rautatiehallitus myönsi sellaisen rahtiedun enint. 2.10 m pituisten rullakoivujen kuljetusmaksuista, että ne rahditetaan 20/10-40 alkaen vuoden 1941 loppuun 10. tariffiluokan mukaan.

Lokakuun 8 p:nä rautatiehallitus suostui pitentämään P. Odrischinskyille aikaisemmin myöntämänsä rahtiedun voimassa olevaksi 1/11-40 saakka.

Lokakuun 10 p:nä rautatiehallitus myönsi sellaisen alennuksen kotieläinten rehuna käytettävän rehuselluloosan kuljetusmaksuista, että, kun ne lasketaan väh. 5 000 kg mukaan katettua vaunua, 8 000 kg mukaan 2-aksel. avovaunua ja 12 000 kg mukaan 4-aksel. avovaunua käytettäessä, lähetyksiin saadaan soveltaa 10 lk huomioonottaen, että katettua vaunua käytettäessä kuljetusmaksuun on lisättävä peitemaksu. Myönnetty etu on voimassa 15/10-40 alkaen kesäkuun loppuun 1941.

Lokakuun 17 p:nä rautatiehallitus myönsi kalkkikivijauheelle sellaisen rahtiedun, että sen kuljetusmaksut saadaan laskea voimassa olevan tariffin mukaan ilman 1/10-40 voimaan tullutta 10 %:n koroitusta 1/11-40 alkaen vuoden 1941 maaliskuun loppuun saakka.

Lokakuun 18 p:nä kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö määräsi, että tariffisäännön 37 §:n 2-kohdassa maitolähetyksistä säädetty vähimmäismaksut saavat toistaiseksi jäädä korottamatta.

Lokakuun 29 p:nä rautatiehallitus myönsi Suomen Matkatoimistoyhdistyksen kuuluville matkatoimistoille 5 %:n myyntipalkkion makuupaikkalippujen sekä pikajunan lisälippujen hinnoista.

Marraskuun 2 p:nä rautatiehallitus määräsi, että O. Y. Selsa A. B:n valmistama ja Lauritsalan asemalta lähettämä jätemassa rahditetaan 10/11-40 lukien D VI 10 mukaan.

Marraskuun 2 p:nä rautatiehallitus määräsi, että söutüveneistä tfs. 42 §:n mukaisesti kuljetusmaksua laskettaessa kannetaan, milloin samaan vaunuun kuormataan useita veneitä, enint. kertoimen 15 mukaan, jos veneet kuljetetaan 2-aks. vaunussa, sekä enint. kertoimen 30 mukaan, jos ne on kuljetettava 4-aks. vaunussa. Rahtietu on voimassa 10/11-40 lukien vuoden 1941 loppuun.

Tariffit.

Marraskuun 2 p:nä rautatiehallitus määräsi, että kustakin hajalleen otetusta liitotasosta lasketaan kuljetusmaksu tfs. 42 §:n mukaisesti kertoimen 5 mukaan. Rahtietu on voimassa 10/11-40 lukien vuoden 1941 loppuun saakka.

Marraskuun 9 p:nä rautatiehallitus määräsi, että niiden propsien ja sulfaattipuiden kuljetusmaksut, jotka AB Karl Nars OY lähettää polttopuiksi Kemin, Raahen, Ykspihlajan ja Leppäluodon liikennepaikoilta rataosille Kerava—Helsinki ja Kauklahti—Helsinki, on 15/11-40 alkaen vuoden 1941 toukokuun 15 päivän loppuun laskettava havuhalkotariffin mukaan.

Marraskuun 9 p:nä rautatiehallitus suostui pientämään toiminimi H. O. Elmgrenille aikaisemmin myöntämänsä rahtiedun polttopuina käytettäville kaivos- ja sulfaattipuille voimassa olevaksi vuoden 1941 toukokuun 1 päivään saakka. Samalla rautatiehallitus määräsi, että myönnettyä rahtietua saadaan soveltaa myös toiminimen Tohmajärveltä ja Kaurilasta tapahtuviin, polttopuina käytettävien kaivos- ja sulfaattipuiden kuljetuksiin.

Marraskuun 9 p:nä rautatiehallitus myönsi 20 % alennuksen 300 m³ suuruisen soramäärän kuljetusmaksuista, jonka Rosenlew & C:o Oy Porin konepajanininen toiminimi lähettää Risteen sorakuopasta Poriin.

Marraskuun 9 p:nä rautatiehallitus myönsi 25 %:n alennuksen niiden vaate- tavara-, työväline- ja karjalähetysten kuljetusmaksuista, jotka Naisten Työvalmiusliitto — Kvinnornas Arbetsberedskapsförbund r. y. lähettää rajaseudun väestöä varten. Alennus on voimassa 15/11-40 alkaen vuoden 1941 maaliskuun 15 päivän loppuun.

Marraskuun 20 p:nä rautatiehallitus määräsi, että niiden mäntypropsien kuljetusmaksut, jotka Enso-Gutzeit Oy lähettää polttopuiksi Helsinkiin Komun, Pyhäsalmen, Hietasen, Mäntyharjun, Heinolan ja Kausalan liikennepaikoilta, saadaan 22/11—31/12 välisenä aikana laskea havuhalkotariffin mukaan.

Marraskuun 20 p:nä rautatiehallitus määräsi, että niiden kaivospölkkyjen kuljetusmaksut, jotka Suomen Puutavara Oy lähettää polttopuiksi Helsinkiin rataosilta Kuopio—Pieksämäki—Joensuu—Nurmes ja Joensuu—Kaurila, saadaan 21/11—31/12 välisenä aikana laskea havuhalkotariffin mukaan.

Marraskuun 23 p:nä rautatiehallitus myönsi Maan Romu r. y:lle 10 % alennuksen kerättyjen jäteaineiden kuljetusmaksuista. Alennus on voimassa 27/11 lukien vuoden 1941 loppuun.

Marraskuun 25 p:nä rautatiehallitus määräsi, että niiden sulfaatti- ja kaivospuiden kuljetusmaksut, jotka Repola Wood Ltd Oy lähettää polttopuiksi Helsinkiin ja sen lähiympäristöön rataosilta Kaurila—Maanselkä, Joensuu—Outo-kumpu ja Viinijärvi—Vihtari, saadaan 27/11—31/12 välisenä aikana laskea havuhalkotariffin mukaan.

Joulukuun 7 p:nä rautatiehallitus määräsi, että niiden propsipuiden kuljetusmaksut, jotka OY Wager AB lähettää polttopuiksi Turkuun Putikon ja Punkasalmen liikennepaikoilla, saadaan 10/12-40—28/2-41 välisenä aikana laskea havuhalkotariffin mukaan.

Joulukuun 9 p:nä rautatiehallitus määräsi, että niiden propsien kuljetusmaksut, jotka AB Karl Nars OY lähettää polttopuiksi Turkuun ja sen lähiympäristöön Leppäluodosta, Lapaluodosta ja rataosalta Ylivieska—Iisalmi, saadaan 10/12-40—28/2-41 välisenä aikana laskea havuhalkotariffin mukaan.

Joulukuun 12 p:nä rautatiehallitus myönsi 50 %:n alennuksen invaliideille Helsingin asemalta rahti- tai pikatavarana lähetettävien joulupakettien kuljetusmaksuista. Alennus oli voimassa vuoden loppuun.

Joulukuun 12 p:nä rautatiehallitus suostui siihen, että niiden puolikuorittujen mäntysulfaattipuiden kuljetusmaksut, jotka Pitkäranta Oy lähettää polttopuiksi Helsinkiin rataosilta Tohmajärvi—Kaurila ja Simpele—Rautjärvi, saadaan 1/1—31/3 1941 välisenä aikana laskea havuhalkotariffin mukaan.

Joulukuun 12 p:nä rautatiehallitus suostui siihen, että sen noin 250 m³ käsittävän selluloosapuuerän kuljetusmaksut, jonka Puukeskus Oy lähettää Tikkan pysäkiltä polttopuiksi Helsinkiin, saadaan laskea havuhalkotariffin mukaan.

Joulukuun 14 p:nä rautatiehallitus suostui siihen, että sen noin 300 m³ käsittävän mäntypropsierän kuljetusmaksut, jonka O. Haavisto lähettää polttopuiksi Helsinkiin Pyhäsalmen asemalta, saadaan laskea havuhalkotariffin mukaan.

Joulukuun 17 p:nä rautatiehallitus myönsi Suomen Heimosoturien Liitto r. y:n Kannatusyhdistys r. y:lle 50 %:n alennuksen heimosoturien perheille Helsingin asemalta rahtitavarana lähetettävien, elintarpeita ja vaatteita sisältävien avustuslähetyksen kuljetusmaksuista. Alennus oli voimassa vuoden loppuun saakka.

Joulukuun 17 p:nä rautatiehallitus myönsi 50 %:n alennuksen niiden avustuslähetyksen kuljetusmaksuista, jotka Rintamamiesliitto, sen alaiset rintamamiesyhdistykset ja niiden yhteydessä toimivat naisosastot rahti- tai pikatavarana lähettävät puutteenalaisille rintamamiehille. Alennus on voimassa 19/12-40 lukien vuoden 1941 loppuun.

Joulukuun 17 p:nä rautatiehallitus suostui siihen, että niiden mäntyselluloosapuiden kuljetusmaksut, jotka Repola Wood Ltd lähettää polttopuiksi Turkuun rataosalta Joensuu—Nurmes, saadaan 20/12 lukien maaliskuun loppuun 1941 laskea havuhalkotariffin mukaan.

Joulukuun 20 p:nä rautatiehallitus pitensi Oy Weilin & Göös Ab:lle aikaisemmin mäntysulfaattipuille myöntämänsä rahtiedun olemaan voimassa 30/4 1941 saakka.

VIII. Henkilökunta.

Henkilökunnan luku vuonna 1940 sekä edellisen vuoden vastaava määrä Henkilökunta. näkyvät seuraavasta taulukosta:

	Vakinainen henkilökunta		Ylimääräinen henkilökunta		Työläisiä likimäärin		Yhteensä	
	1940	1939	1940	1939	1940	1939	1940	1939
Rautatiehallitus	437	443	117	129	71	73	625	645
Linjahallinto	12 422	12 879	4 576	3 768	10 885	12 134	27 883	28 781
Siitä:								
Talousoasto	125	134	23	32	13	14	161	180
Rataosasto	1 144	1 206	178	26	4 262	5 149	5 584	6 381
Koneosasto: varikot	3 194	3 247	898	975	950	765	5 042	4 987
» pääkonepajat	144	153	107	83	2 742	3 091	2 993	3 327
Varasto-osasto	124	122	288	185	2 323	2 064	2 735	2 371
Liikenneosasto	7 691	8 017	3 082	2 467	595	1 051	11 368	11 535
Yhteensä	12 859	13 322	4 693	3 897	10 956	12 207	28 508	29 426
Rautatierakennusosasto	38	39	178	170	2 282	2 383	2 498	2 592
Kaikkiaan	12 897	13 361	4 871	4 067	13 238	14 590	31 006	32 018

Henkilökunta.

Viran- ja toimenhaltijain palkkaukset. Kesäkuun 28 päivänä 1940 rautatiehallitus antoi selventävät ohjeet asevelvollisuutta suorittavien palkkauksesta.

Lokakuun 3 päivänä 1940 kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö oikeutti rautatiehallituksen suorittamaan täydet palkkaedut niille valtionrautateiden palveluksesta reserviharjoituksiin tai muuhun sotapalvelukseen kutsutuille tai vapaaehtoisina otetuille vakinaisille ja ylimääräisille viran- ja toimenhaltijoille, jotka reserviharjoitusten tai sodan aikana ovat toimineet sotarautatiemuodostelmissa taikka rautatieupseereina liikennejaksojen toimistoissa tai rautatieasemilla.

Rautatiehallituksen kiertokirje 19 päivästä tammikuuta 1940 sisältää valtioneuvoston 30/12 1939 antaman päätöksen, joka koskee ylimääräiselle toimenhaltijalle ja vakinaiselle työntekijälle sotatilan aikana suoritettavaa palkkausta.

Marraskuun 8 päivänä 1940 antoi kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö muutetut määräykset viransijaisuuspalkkioista valtionrautateilla ja rautatiehallitus tarkemmat ohjeet näiden määräysten soveltamisesta.

Marraskuun 22 päivänä 1940 annettiin asetus viransijaisuuspalkkioista valtionrautateilla 29/3 1924 annetun asetuksen muuttamisesta.

Virkalomat. Huhtikuun 23 päivänä rautatiehallitus päätti jälleen myöntää vuotuisia virkalomia, kuitenkin ehdolla, että lomansaajan on oltava valmis viimeistään kuuden tunnin kuluessa kutsun saamisesta saapumaan virantoimitukseen. Tämän päätöksen rautatiehallitus peruutti seuraavan heinäkuun 1 päivänä, mikäli se koski edellämainittua ehtoa, että lomansaajan on oltava valmis viimeistään kuuden tunnin kuluessa kutsun saamisesta saapumaan virantoimitukseen.

Toukokuun 8 päivänä 1940 valtioneuvoston kanslia pyysi kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriötä virkalomia vuoden 1940 kesän ajaksi alaisilleen viran- ja toimenhaltijoille suunnitellessaan harkitsemaan ja alaisilleen virastoille huomauttamaan, että virkalomia myönnetään vasta sitten, kun asiain hoito on saatu säännönmukaiselle kannalle ja että viraston toiminta myönnetyistä lomista huolimatta voi häiriintymättä jatkua.

Heinäkuun 12 päivänä 1940 rautatiehallitus kehoitti asianomaisia esimiehiä 1940 vuoden virkalomia myöntäessään antamaan lomat ensisijassa niille virkailijoille, joiden virkalomat v. 1939 jäivät joko kokonaan tai osaksi pitämättä.

Matkakustannusten korvaus sekä päivä- ja yörahat. Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön kirjeen N:o 4176 3/7 1940 mukaan järjestettiin ratainsinöörien vuosimatkarahat uudelleen heinäkuun 1 päivästä 1940 alkaen.

Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö suostui kirjelmänsä N:o 4831 13/8 1940 mukaan rautatiehallituksen esitykseen, joka koski varastojaksojen päälliköiden sekä puutavarakirjanpitäjien ja -kirjurien vuosimatkarahojen uudelleen järjestämistä.

Tammikuun 25 päivänä 1940 valtioneuvosto teki päätöksen, joka koskee korvauksen suorittamista sellaisille viran- ja toimenhaltijoille, jotka sotatilan johdosta oli siirretty toiselle paikkakunnalle.

Taloussosaston johtajan kirjeen mukaan helmikuun 22 päivältä 1940 on *Henkilökunta.* viran- tai toimenhaltija, saadakseen edellämainitun valtioneuvoston päätöksen mukaisen korvauksen, velvollinen ilmoittamaan sekä entisestä että silloisesta asunnostaan suorittamansa vuokran määrän ja vain siinä tapauksessa, että sanotun viran- tai toimenhaltijan on suoritettava vuokraa myös entisestä asunnostaan, hän voi saada vuokra-avustusta edellämainitun valtioneuvoston päätöksen mukaisesti.

Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö ilmoitti helmikuun 17 päivänä 1940 päivätyssä kirjelmässään suostuneensa rautatiehallituksen esitykseen, joka koski junamiehistöille suoritettavia virantekorahoja liikennejunien myöhästyessä. Tätä väliaikaista järjestelyä oli noudatettava maaliskuun 1 päivästä 1940 ja päättyi se kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön kirjeen toukokuun 22 päivältä 1940 mukaan saman vuoden kesäkuun lopussa.

Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön maaliskuun 7 päivälle päivätyn kirjeen mukaan saadaan harjoittelijalle ja ylimääräiselle miehelle, joka on ollut vähintään yhden vuoden valtionrautateiden palveluksessa, kun hänet määrätään virantoimitukseen asemapaikkansa ulkopuolelle, suorittaa korvauksena niistä lisäkuluista, joita hänelle tällaisesta virantoimituksesta aiheutuu, 10 markkaa vuorokaudelta maaliskuun 1 päivästä 1940 lukien.

Toukokuun 3 päivänä 1940 rautatiehallitus antoi määräyksiä, jotka koskevat sotarautatiemuodostelmiin kuuluvien palkkausta, muonitusta ja varustamista.

Lokakuun 10 päivänä 1940 rautatiehallitus antoi määräyksiä, jotka koskevat korvausta viranteosta venäläisissä junissa.

Rautatiehallituksen kirjeen joulukuun 20 päivältä 1940 mukaan voidaan viesti- ja opastinlaitteiden asennus- ja korjaustyökuntien esimiehille suorittaa yörahaa, milloin he eivät katso voivansa asua asuntovaunussa, vaan majoittuvat muualle, jolloin kuitenkin on esitettävä maksukuitti tai jokin muu todiste siitä, että yöpyminen todella on tapahtunut muualla kuin asuntovaunussa.

Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö ilmoitti kirjelmässään joulukuun 11 päivältä 1940 suostuneensa rautatiehallituksen esitykseen, joka koskee venäläisten kauttakulkujunien konduktöörien matkakorvausta.

Huhtikuun 12 päivänä 1940 valtiovarainministeriö antoi erinäisiä ohjeita asiassa, joka koskee kadonneita tai turmeltuneita *eläkekirjoja*.

Peruspalkkaisen viranhaltijan asettamisesta *lakkautuspalkalle* antoi valtioneuvosto, valtioneuvoston kanslian kirjeen mukaan kesäkuun 27 päivältä 1940, tarpeellisiksi havaitsemiaan määräyksiä.

Postisiirtotili. Heinäkuun 3 päivänä 1940 antoi ylikamreeri lähemmät ohjeet, jotka koskevat postisiirtotilin avaamista valtionrautateilla, ja ilmoitti seuraavan lokakuun 22 päivänä, että lisävara- ym. rahalahetykset oli lähetettävä asemille postisiirtotilin välityksellä.

Marraskuun 15 päivänä 1940 ylikamreeri antoi lähemmät ohjeet *postisiirtotilin avaamisesta rautatierakennuksia varten.*

Rautatiehallitukselle lähettämässään kirjelmässä lokakuun 24 päivältä 1940 valtiovarainministeri antoi määräyksen *shekkitilien lopettamisesta.*

Henkilökunta.

Rautatiehallituksen kirje huhtikuun 19 päivältä 1940 sisälsi valtioneuvoston määräyksen *puutavaratoimiston* maksujen suorittamisesta.

Taloussosaston johtajan huhtikuun 20 päivänä 1940 päivätyn kirjeen mukana seurasi jäljennös valtioneuvoston kanslian huhtikuun 5 päivälle päiväystä kirjeestä, joka koskee *invalidien sijoittamista valtion palvelukseen*.

Taloussosaston kirje toukokuun 29 päivältä koskee valtion työmaille otettavien *asepalveluksesta vapautuvien miesten palkanmaksua*.

Rautatiehallituksen kirje heinäkuun 5 päivältä 1940 sisältää kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön 3/7 1940 päivätyn kirjelmän määräykset *valtion varojen käyttämisestä*.

Kirjelmänsä mukaan 11/7 1940 kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö oikeutti rautatiehallituksen *tileistä poistamaan* Neuvostoliitolle luovutetuille alueille jääneet valtionrautateiden kiinteistöt, laitteet ja kaluston.

Kiertokirje N:o 9/H. 1312 marraskuun 22 päivältä 1940 sisältää valtionrautateiden lääkäripiiriä, joka tuli voimaan tammikuun 1 päivänä 1941.

Sairaan- ja terveydenhoito. Samoin kuin vuosikertomus vuodelta 1939 jäi sairaan- ja terveydenhoidon alalta tilastotietoihin nähden sodan melskeitten takia epätäydelliseksi, ovat numerotiedot nyt kysymyksessä olevalta vuodelta samasta syystä epätarkat. Useimmat rautatielääkärit olivat edelleenkin puolustuslaitoksen palveluksessa ja heidän tehtäviään joutuivat hoitamaan viransijaiset, jotka saattoivat olla tottumattomia toimimaan rautatielääkäreinä. Sodanaikaisen vaikean lääkäripulan vuoksi täytyi saman henkilön huolehtia naapuripiireistäänkin, vieläpä joissakin tapauksissa piti rautatieläisten turvautua lääkäriavun tarpeessa vapaaehtoisesti maata auttamaan saapuneisiin ulkomaalaisiin lääkäreihin. Epätäydellisten tilastojen mukaan on vuoden kuluessa ollut sairaustapauksia yhteensä 27 203, joista on aiheutunut 44 793 käyntiä lääkärin luona ja 1 168 lääkärin käyntiä potilaiden luona. Yleisvaarallisista tarttuvista taudeista on mainittava vain jokunen tapaus paratyfusta, tulirokkoa ja kurkkumätää, jotka eivät kuitenkaan saaneet ankaramman kulkutaudin luonnetta. Rautatiehallituksen kehoitettua rautatieläisiä, erittäinkin niitä, jotka joutuivat kosketuksiin matkustavan yleisön kanssa ja joita ei ollut isonrokon varalta suojarokotettu viimeisten viiden vuoden aikana, ensi tilassa rokotuttamaan itsensä ja perheensä, tätä kehoitusta noudatettiin yleisesti ja rautatielääkärit suorittivat sangen lukuisasti rokotuksia. Lukuunottamatta vilustumistapauksia muodostavat edelleenkin hermosto- ja sydäntaudit huomattavan osan sairaustapauksista.

Ammattiopetus. Kevätlukukaudella 1940, sodan vielä kestäessä, kutsuttiin alempien liikenneoppikurssien (konduktöörikurssien) ja veturinkuljettajaoppikurssien oppilaat Helsinkiin jatkamaan syksyllä keskeytyneitä opintojaan, jotka rautatiehallituksen määräyksen mukaisesti oli saatettava nopeasti päätökseen tavallista opetusohjelmaa jonkin verran supistamalla. Lopputulokinnossa hyväksyttiin liikenneoppikurssien oppilaista 36 ja veturinkuljettajatutkinnossa 69 oppilasta.

Rauhan palattua ehdittiin kevätlukukaudella vielä järjestää alustavat liikenneoppikurssit aivan täydellisesti varsinaisen opetussuunnitelman mukaan.

Edellisenä syksynä otettuja liikenneosaston virkamiesharjoittelijoita ilmoitettiin näille kurseille yhteensä 42 ja niiden lisäksi 2 tariffiosaston ylimääräistä konttoriapulaista. *Henkilökunta.*

Syyslukukauden koulutustoiminta mudostui poikkeuksellisen vilkkaaksi. Niinpä ylemmille liikenneoppikursseille oli otettava edellisenä vuonna sodan takia lukunsa aivan alkuasteella keskeyttäneiden oppilaiden lisäksi myöhemmin otetut ja säädetyn alustavan koulutuksen saaneet harjoittelijat niin, että oppilasluku näillä neljään luokkaan jaetuilla kursseilla kohosi 155:een. Näiden kertomusvuoden päättyessä yhä vielä jatkuvien kurssien aikaisempaan opetussuunnitelmaan tehtiin vähäinen muutos, joka koski rautatiesuojelun ja sotilaskuljetuksen lisäopetusta.

Liikenneosaston vakinaisille virkamiehille järjestettiin tämän lukukauden lopulla kolmet täydennyskurssit, nimittäin yhdet asemapäälliköille ja kahdet muille linjavirkamiehille. Näille osittain vapaaehtoisille luentopäiville pyrkijöitä oli paljon enemmän kuin voitiin ottaa. Luentojen aiheet oli valittu etupäässä sellaisilta ammattialoilta, joita koskeviin määräyksiin oli tullut muutoksia tai jotka muuten olivat tärkeitä ja ajankohtaisia.

Tästä virkamiesten runsaasta koulutustoiminnasta johtuvan tilanpuutteen vuoksi voitiin säännöllisille alemmille liikenneoppikursseille ja veturinkuljettajaoppikursseille syyslukukaudella enää ottaa vain yksi luokka kummallekin. Näillä kursseilla olleista oppilaista, joita edellisillä oli 36 ja jälkimmäisillä 40, ovat kaikki tähän mennessä suorittaneet loppututkintonsa. Linjahallinnon viranomaiset ovat järjestäneet alokkaiden koulutusta tarpeen mukaan entiseen tapaan.

Psykotekniset tutkimukset. Koska sodan vuoksi vuoden 1940 alkupuolella ei voitu ottaa uusia konepajaoppilaita eikä koko vuonna järjestää lainkaan veturinlämmittäjäkursseja, rajoittui laboratorion koetoiminta v. 1940 Oulun, Vaasan, Helsingin ja Kuopion konepajakoulujen veturinlämmittäjäoppilaiden valintaan; näissä konepajoissa tutkittiin yhteensä 321 pyrkijää.

Kokeiden psykologinen uusiminen toimitettiin pääasiassa v. 1939 kuluessa. V. 1940 on sen sijaan suoritettu koetulosten matemaattis-tilastollisen käsittelyn uudistaminen. Uuden järjestelmän mukaan pysyy pisteasteikko samana huolimatta kokeiden ja niille menestyskontrollin nojalla annettavan painon muuttamisesta; näin ollen kokeissa eri vuosina saadut tulokset ovat verrannollisia.

Laaja, edellisten vuosien koetulosten ja konepajakoulumenestyksen vertailututkimus on huomattavasti edistynyt, vaikka työtä johtanut henkilö on suuren osan vuodesta ollut sotapalveluksessa.

Eräitten uusien valintajärjestelmien valmistelu on ensimmäisessä vaiheessaan saatettu vuoden kuluessa päätökseen.

Muutamia koevälineitä on parannettu sekä hankittu lisäksi reaktiokokeiden rekisteriapparaatti ja eräitä pienempiä välineitä.

Laboratorion kirjastoon on vuoden kuluessa hankittu 2 uutta nidettä. Sitä paitsi tulee laboratorioon 5 ulkomaalaista alan ammattiaikakauskirjaa. — Laboratorio on edelleen englantilaisen »National Institute of Industrial Psychology»'n jäsen.

IX. Tapaturmat.

Tapaturmat.

Tapaturmien luku, laatu ja seuraukset. Vuoden 1940 aikana sattui liikennepaikoilla 93 ja avoradalla 5 sellaista junien, yksinäisten veturien ja irroitettujen vaunujen yhteentörmäystä, joissa rautatien omaisuutta vahingoittui vähintään 500 markan arvosta tai mukana olleet ihmiset saivat ainakin mainittavia ruumiinvammoja. Näihin vammoihin kuoli 83 ihmistä, kun taas henkiinjääneiden loukkaantuneitten luku oli 98. Resiinan yliajoja sattui 5, vaatien uhrikseen yhtä monta henkilöä. Pelkästään aineellisia, 500 markan ja sitä suurempia vahinkoja aiheutti 52 liikkuvan kaluston radaltasuistumista sekä 26 törmäystä kiinteään esineeseen, joista jälkimmäiset tapaukset kauttaaltaan ja edellisetkin kuutta lukuunottamatta tulivat liikennepaikkojen osalle. Rautateiden tasoylikäytävillä sattui kaikkiaan 82 tapausta, jolloin juna törmäsi tietä kulkevia ajoneuvoja vasten tai ajoi jalankulkijan yli. Niistä oli seurauksena, että 49 henkilöä kuoli ja 70 loukkaantui. Samalla jäi 4 valjastettua hevosta junan alle ja ajoneuvoja sekä rautatiekalustoa vaurioitui. Lisäksi todettiin 26 puomien päälleajoja. Lopuksi mainittakoon, että 27 ihmistä sai surmansa tai loukkaantui työskennellessään asemalla tai radalla, 38 pudotessaan veturista tai vaunusta, 18 astuessaan kulkevaan junaan tai siitä pois, 22 kävellessään luvatta radalla ja 37 muissa liikenneonnettomuuksissa. Kaikkiaan sattui rautatiekaluston kulkiessa 392 (edellisenä vuonna 282) mainittavaa onnettomuustapausta, joiden johdosta 210 (69) henkilöä kuoli ja 237 (120) loukkaantui.

Kiskojen, akselien ja pyörärenkaiden katkeamiset. Katkeamisen takia vaihdettiin vuonna 1940 kaikkiaan 452 ratakiskoa, joista 44 kpl oli 43.567 kg/m, 2 kpl 33.48 kg/m, 324 kpl 30 kg/m, 1 kpl 28 kg/m, 22 kpl 25 kg/m ja 59 kpl 22.343 kg/m kiskoja. Niinikään oli korjattava 1 veturin- ja 6 vaununakselin katkeamaa.

X. Taloudellinen tila.

Valtionrautateiden pääoma-arvo.

<i>Taloudellinen tila.</i>	Valtionrautateiden valmiiden ratojen pääoma-arvo oli kirjan-	
<i>Pääoma-arvo.</i>	pidon mukaan vuoden 1939 lopussa	5 914 961 496 mk
	Tähän on vuonna 1940 tullut lisää:	
	Uudisrakennusten ja eräiden uusien rata-	
	osien arvo	84 889 198 mk
	Uuden liikkuvan kaluston arvo	31 589 262 »
	Uusien työkoneiden arvo (rautatieraken-	
	nusten työkoneita sekä käyttöka-	
	lustoa lukuunottamatta)	1 266 342 » 117 744 802 »
		<hr/> 6 032 706 298 mk

Tästä on vuonna 1940 vähentynyt:

Vuoden kuluessa poistettu:

Kiinteistöjen arvosta	948 758 196 mk
Liikkuvan kaluston arvosta	13 887 134 »
Työkoneiden arvosta	3 520 720 »

Vuoden kuluessa kuoletettu:

Kiinteistöjen arvosta	39 704 600 mk	
Liikkuvan kaluston arvosta	27 908 500 »	
Työkoneiden arvosta	3 484 200 »	1 037 263 350 mk

Taloudellinen
tila.
Pääoma-arvo.

Valtionrautateiden valmiiden ratojen pääoma-arvo oli siten	
vuoden 1940 päättyessä	4 995 442 948 mk
Tähän on lisättävä uusien rautatierakennusten kiinteistö-	
arvot, yhteensä	723 996 721 »
Koko pääoma-arvo oli siis vuoden 1940 lopussa ¹⁾	5 719 439 669 mk

Valmiiden ratojen pääoma-arvosta tuli kiinteistöjen osalle 3 819 240 491 mk, liikkuvan kaluston 1 136 708 609 mk ja työkoneiden osalle 39 493 848 mk eli prosenteissa 76.4, 22.8 ja 0.8 %.

Valtionrautateiden tulot.

Valtionrautateiden tuloutetut tulot, so. niille maksettavaksi lasketut määrät nousivat vuonna 1940 1 297 759 282 markkaan. Tästä on vähennettävä suorituksia vieraille rautateille ym. ja takaisinmaksuja rautatien käyttäjille yhteensä 22 896 244 mk, joten kertomusvuoden lopulliseksi tuloiksi jää 1 274 863 038 mk. Kun vastaava määrä oli edellisenä vuonna 1 150 571 033 mk, ovat tulot lisääntyneet 124 292 005 markalla.

Tulot.

Pääryhmiinsä lopulliset tulot jakautuivat vuosina 1940—1938 seuraavasti:

Tulon laatu	Vuonna 1940		Vuonna 1939	Vuonna 1938	Lisäys tai vähennys (—) vuonna 1940 vuoteen 1939 verrattuna	
	mk	%	mk	mk	mk	%
Henkilöliikenteen tulot ...	469 940 173	36.86	333 765 103	297 874 933	136 175 070	40.80
Tavaraliikenteen tulot	734 767 714	57.63	751 682 681	750 211 311	—16 914 967	—2.25
Muut liikennetulot	10 022 327	0.78	9 207 125	10 044 989	815 202	8.85
Lennätintulot	873 570	0.09	618 658	487 757	254 912	41.20
Autoliikennetulot	10 150 439	0.79	8 500 045	8 661 689	1 650 394	19.42
Korvaus postinkuljetuksesta	17 560 000	1.38	17 260 000	17 150 000	30 000	0.17
Sekalaiset tulot	31 548 815	2.47	29 537 421	28 914 306	2 011 394	6.81
Yhteensä	1 274 863 038	100.00	1 150 571 033	1 113 344 985	124 292 005	10.80

Valtionrautateiden menot.

Valtionrautateiden hallinto-, kunnossapito- ja käyttömenot olivat vuonna 1940 998 959 547 mk, oltuaan edellisenä vuonna 939 999 341 mk, ja osoittivat siten 58 960 206 markan eli 6.27 %:n lisäystä.

Menot.

Menoprosentti, so. menojen ja tulojen välinen prosenttisuhde, oli vuonna 1940 78.36; vuonna 1939 se oli 81.70 ja vuonna 1938 82.91.

Rautatiehallituksen menot olivat 23 997 492 mk ja linjahallinnon menot 974 962 055 mk eli prosenteissa menojen kokonaismäärästä 2.40 ja 97.60 %.

Menojen jakautuminen eri menomomenteille verrattuna edellisen vuoden vastaaviin menoihin selviää seuraavasta taulukosta:

¹⁾ Tähän ei ole luettu käyttökalustoa, jonka arvo oli kertomusvuonna 60 641 503 mk.

Menot.

Menon laatu	Menomäärät, markkaa		Lisäys tai vähennys (—) vuonna 1940	
	v. 1940	v. 1939	mk	%
<i>Rautatiehallitus.</i>				
Palkkaukset	16 233 823	16 627 770	— 393 947	— 2.37
Ylimääräisen henkilökunnan palkkiot	3 034 871	3 202 333	— 167 462	— 5.23
Viransijaisten palkkiot	125 857	161 879	— 36 022	— 22.25
Matkakustannukset	347 580	329 177	18 403	5.59
Vakinaiset eläkkeet	1 236 928	974 968	261 960	26.87
Ylimääräiset eläkkeet	88 465	92 805	— 4 340	— 4.68
Apuraha eläkelaitokselle	75 705	67 560	8 145	12.06
Ammattiopetus	136 522	247 988	— 111 466	— 74.21
Matka-apurahat rautatieopintoja varten }	6 170	54 800	— 166 266	— 54.91
Pääjohtajan käyttövarat	990 611	22 607	— 16 437	— 72.71
Lämmitys, valaistus, vesi ja puhtaanapito }	199 999	783 857	206 754	26.38
Painatuskustannukset	1 523 961	250 826	— 50 827	— 20.26
Sekalaiset menot	1 434 360	553 079	— 463 478	— 23.32
Tarverahat	228 000	228 000	— 228 000	—100.00
Kuoletuksat				
Rautatiehallitus yhteensä	24 000 492	25 032 009	— 1 031 517	— 4.12
<i>Rautatielaitoksen linjahallinto ja käyttömenot.</i>				
<i>Henkilömenot.</i>				
Palkkaukset	316 096 399	319 243 160	— 3 146 761	— 0.99
Ylimääräisen henkilökunnan ja työvoiman palkkiot	62 500 353	50 669 976	11 830 377	23.35
Viransijaisten palkkiot	19 731 756	17 320 107	2 411 649	13.92
Virantekorahat ja palkinnot tarveaineiden säästämisestä	11 980 119	10 912 513	1 067 606	9.78
Matkakustannukset, päivärahat ja korvaus muutokustannuksista	4 362 815	3 089 928	1 272 887	41.19
Vakinaiset eläkkeet	33 659 662	31 439 751	2 219 911	7.06
Ylimääräiset eläkkeet	1 832 845	1 854 104	— 21 259	— 1.15
Apuraha eläkelaitokselle	4 067 250	3 728 283	338 967	9.09
Tapaturmakorvaukset	2 717 133	2 260 801	456 332	20.18
Muut huoltotoimenpiteet	324 342	414 701	— 90 359	— 21.79
<i>Kalusto ja käyttöaineet.</i>				
Käyttökälykaluston täydentäminen, kunnossapito ja tarkastuskustannukset	4 200 643	4 125 000	75 643	1.83
Polttoaineet	201 033 994	160 170 536	40 863 458	25.51
Muut käyttöaineet ja sekalainen hankinta .. }	24 711 223	21 743 856	2 967 367	11.47
Konttoritarpeet		425 000		
<i>Rata ja rakennukset.</i>				
Radan, rata-alueen ja rakennusten kunnossapito	78 651 486	82 957 832	— 4 306 346	— 5.19
Sähkövoimalaitosten ynnä vahvavirta-, lennätin- ja puhelinjohtojen kunnossapito	7 037 483	4 973 676	2 063 807	41.49
Merkinanto- ja turvallisuuslaitteiden kunnossapito	2 704 234	2 388 270	315 964	13.23
Lumen ja jään poistaminen	7 314 198	4 599 824	2 714 374	59.01
<i>Liikkuva kalusto.</i>				
Liikkuvan kaluston, työkonoiden ja koneellisten laitteiden kunnossapito	102 860 970	98 204 903	4 656 067	4.74
Korvaus vieraan liikkuvan kaluston käytöstä .. }	979 762	140 255	839 507	598.55
<i>Muut asiamenot.</i>				
Painatuskustannukset	3 194 071	2 700 000	494 071	18.30
Vahingonkorvaukset	2 073 991	770 832	1 303 159	169.05
Verot	455 395	522 096	— 66 701	— 12.78
Postilaitokselle postin kuljetuksesta suoritettava korvaus	1 000 000	1 000 000		
Sekalaiset menot	994 012	568 228	425 784	74.93
Kuoletuksat	80 474 919	77 010 000	3 464 919	4.50
Liikepääoman korko		11 733 700	—11 733 700	—100.00
Linjahallinto yhteensä	974 959 055	914 967 332	59 991 723	6.56
Kaikkiaan	998 959 547	939 999 341	58 960 206	6.27

Rahallinen tulos.

Rahallinen tulos valtionrautateiden liikenteestä osoittaa lisäystä edelliseen vuoteen verrattuna. Tulot, jotka vuonna 1939 nousivat 1 150.6 milj. markkaan, olivat kertomusvuonna 1 274.9 milj. mk, lisääntyen siis 10.80 %. Menot, so. vuotuiset hallinto-, kunnossapito- ja käyttökustannukset, lisääntyivät 940.0 milj. markasta 999.0 milj. markkaan eli 6.27 %. Tulos osoittaa ylijäämää 275.9 milj. markkaa; vuonna 1939 ylijäämä oli 210.6 milj. mk.

*Rahallinen
tulos.*

Täsmällisin luvuin esitettyinä puheenaolleet rahallisten tulosten vaihtelut käyvät ilmi seuraavasta yhdistelmästä:

	Vuonna 1940	Vuonna 1939	Lisäys vuonna 1940	
	mk	mk	mk	%
Tulot	1 274 863 038: 35	1 150 571 033: 20	124 292 005: 15	10.80
Menot	998 959 546: 95	939 999 340: 60	58 960 206: 35	6.27
Ylijäämä	275 903 491: 40	210 571 692: 60	65 331 798: 80	31.03

Helsingissä 30 päivänä toukokuuta 1941.

Jalmar Castrén.

Ossian Hellman.